

moins en très grande partie, une province industrielle. De même que la richesse de l'Ontario réside dans les grandes villes où les industries se trouvent concentrées, de même la richesse de l'Ouest réside dans l'exploitation agricole. Ainsi en a décidé la nature. Et ce n'est qu'en suivant les prescriptions de la nature que nous ferons parvenir les vastes et fertiles prairies de l'Ouest à la destinée pour laquelle elles ont été créées.

Bref, sans vouloir établir la moindre comparaison qui serait peut-être odieuse, je le demande à tous ceux qui m'écoutent, s'il est au Canada une industrie que l'on doive favoriser plus que les autres, n'est-il pas juste que ce soit l'industrie agricole ? Je me rappelle avoir lu dans l'histoire que l'on a récemment écrite de sa vie que Peel a dit : "Certes, nous aimerions mieux avoir des champs de blé que des fabriques de coton ; à une population industrielle nous préférons sans doute une population agricole ; mais la Providence en a décrété autrement, et les hommes d'Etat ne peuvent rien contre sa volonté."

Ainsi, la Providence a voulu que pour le bonheur du Canada, les territoires du Nord-Ouest fussent une vaste région agricole destinée à donner asile à une population nombreuse qui, sous le rapport des mœurs, de l'intelligence, de l'industrie et de toutes les qualités du cœur et de l'esprit, soit la meilleure qu'une nation puisse aspirer à compter en son sein. Et dès que s'agit la question de résoudre le problème agricole, on sent immédiatement que c'est le problème du transport que l'on est appelé à solutionner et que pour la région lointaine de l'Ouest, le problème agricole réside entièrement dans la question des transports.

Je dois ici faire observer que j'ai lu très attentivement le programme du leader de l'opposition rendu public à Halifax, et je regrette d'avoir à dire qu'il n'y a là pour nous, représentant de l'Ouest, rien qui puisse nous mettre sur la voie de la solution de ce grand problème. J'aurais été heureux de constater qu'il avait pu, en cette occasion, aborder sérieusement cette grande question nationale du chemin de fer de la baie d'Hudson, ou encore cette grande question nationale du transport de nos grains de l'Ouest, et nous lui aurions été aussi reconnaissants de nous indiquer de façon à la fois claire et nette de quelle manière nous devons nous y prendre pour accomplir cette grande tâche qui nous est dévolue comme nation. J'ai le regret d'annoncer que, dans ce programme du leader de l'opposition proclamé à Halifax, nous n'avons rien vu qui concerne ce sujet si considérable.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami voudra-t-il nous dire s'il a pu trouver, dans le programme du Gouvernement, quelque chose qui touche à cette question ?

M. KNOWLES.

M. KNOWLES : C'est ce que je désirerais savoir en ce moment. Dans tous les cas, depuis que le chemin de fer de la baie d'Hudson est devenu une grande question nationale, le Gouvernement ne s'est jamais encore, à ce que je puis voir, exprimé de façon aussi claire et aussi nette que dans ce programme d'Halifax.

M. R. L. BORDEN : Très bien !

M. KNOWLES : Je n'ai jamais dit que j'étais satisfait de la façon dont le Gouvernement s'était commis au sujet de ce problème des transports dans l'Ouest, et jamais certes préféré qu'il eût témoigné plus d'empressement à nous donner satisfaction.

Pour revenir au sujet qui nous occupe ici spécialement, permettez-moi de rappeler à nouveau quelles sont les distances par voie du chemin de fer projeté de la baie d'Hudson, afin que ces chiffres soient encore consignés dans les "Débats". D'une manière générale, on peut dire que ce chemin de fer épargnera toute la distance qui sépare Fort-William de la mer. C'est-à-dire que la distance du centre de la région du blé jusqu'à Fort-Churchill est à peu près la même que celle qui sépare cette région de Fort-William. D'un autre côté, la distance séparant Fort-Churchill de Liverpool est à peu près la même que celle de Montréal à Liverpool. Il s'ensuivrait donc qu'on s'épargnerait la distance séparant Fort-William de Montréal. Du reste, voici les chiffres :

Point de départ.	DESTINATION.		Différence
	Montréal.	Fort Churchill.	
	Milles.	Milles.	Milles.
Winnipeg.....	1,422	945	477
Brandon.....	1,555	940	615
Moosejaw.....	1,823	817	1,006
Medicine-Hat....	2,082	1,076	1,006

La distance, de Fort-Churchill à Liverpool, est de 2,946 milles, et de Montréal à Liverpool 2,927 milles, soit pour ainsi dire la même. La distance, de New-York à Liverpool, par la route du nord, est de 3,079 milles. Ainsi donc, d'une manière générale, on pourra s'épargner, par la route projetée de la baie d'Hudson, de 950 à 1,000 milles, et cette économie représentera aussi, par contre coup, plusieurs autres avantages.

Il y aura économie de temps et de frais de transport, tout en parcourant, ce qui est très important, un autre débouché pour les produits de l'Ouest. Il n'y aura à construire que 470 ou 475 milles de chemin de fer, ce qui est juste environ une fois et