

le problème des moyens de transport jusqu'aux marchés de l'univers des produits qu'on peut tirer de cette partie du pays.

Je le répète, nos principaux hommes publics et nos financiers les plus habiles se sont occupés du transport de nos grains, de nos bestiaux, de nos cochons et de plusieurs autres de nos produits. Cependant, la Chambre et le public seront obligés d'admettre que le problème des transports n'est pas encore résolu. La situation laisse beaucoup à désirer. Chacun sait, et l'expérience démontre que, chaque année, l'encombrement du trafic augmente de plus en plus.

Bien que le problème des transports ne soit pas résolu, je veux bien admettre que les chemins de fer existants ont fait des efforts satisfaisants pour répondre à ce qu'on exigeait d'eux. Un peu plus tard, j'aurais peut-être quelque chose à ajouter sur ce sujet. Toutefois, il est manifeste que le problème des transport n'est pas encore résolu. Si nous examinons à la lueur des événements actuels l'opposition à laquelle sont en butte tous les projets d'amélioration de nos moyens de transport, nous nous demandons quelles sont les causes de ce mauvais vouloir et de cette ignorance.

J'admets volontiers que ceux qui se sont opposés au développement des réseaux de chemins de fer de l'Ouest pouvaient être de bonne foi, mais je crois que ce mauvais vouloir était manifesté par ceux qui ne connaissaient aucunement la véritable situation. En tenant ce langage, je n'ai aucun dessein politique, car j'espère qu'aucune considération de parti n'influencera ce que j'ai à dire cet après-midi.

Les obstacles qu'eut à surmonter le Pacifique-Canadien, lorsqu'il fut établi là-bas furent suscités par des hommes comme M. Blake et, à vrai dire, par le parti libéral de cette époque-là, et je crois qu'il faut attribuer cette conduite à l'ignorance de la situation réelle.

Examinons un instant quels moyens de transport existent dans l'Ouest. Il y a le chemin de fer canadien du Pacifique, et je ne voudrais pas dire qu'il a fait tout ce qu'il aurait dû faire, en égard aux grosses sommes d'argent qu'il a reçues de l'Etat. Je ne voudrais pas dire, non plus, qu'il n'a pas sincèrement tenté de faire face aux exigences du trafic. Ainsi que je le disais il y a quelques jours en traitant ce sujet, il y a deux ans, le Pacifique-Canadien a eu des obstacles fort sérieux à surmonter. Etant donné les tempêtes de neige qui ont sévi là-bas, il était impossible aux chemins de fer de contenter leur clientèle et le mécontentement qui existait depuis longtemps est parvenu à son apogée cette année-là. Ceci soit dit du Pacifique-Canadien.

Il y a le chemin de fer canadien du Nord. Bien que quelques-uns de nos adversaires aient manifesté beaucoup de mauvais vou-

loir à l'égard de ce chemin de fer, tout ce que je puis dire, c'est qu'il a été le premier à faire concurrence au Pacifique-Canadien. Que n'a-t-on pas dit contre le cabinet Roblin ? Cependant, l'un des événements les plus heureux pour le Nord-Ouest canadien a été la signature du traité qu'il a négocié avec le chemin de fer canadien du Nord. Nous n'ignorons pas que d'autres gouvernements ont offert un million de dollars pour obtenir que le prix du transport de Winnipeg à Port-Arthur fût fixé à 10 cents, et nous savons également que ce chemin de fer est entré en concurrence et qu'il a établi un tarif de 10 cents pour le transport des denrées jusqu'à Port-Arthur sans qu'il en coûte un sou au pays. Nous prétendons que c'est là un immense avantage pour la population.

Nous aurons bientôt le Grand-Tronc-Pacifique et ce chemin de fer ne saurait être établi trop tôt, à mon gré. Quelles que soient nos opinions, publiques ou autres, quant à la manière dont on aurait dû construire ce chemin de fer, et bien que plusieurs croient aujourd'hui qu'il eut mieux valu prolonger l'Intercolonial jusqu'aux Grands lacs, néanmoins, il est constant que les travaux sont adjugés et, pour ma part, je souhaite que le Grand-Tronc-Pacifique transporte sous peu notre froment et nos autres produits vers l'étranger.

Outre les trois chemins de fer que j'ai mentionnés, nous arrive du sud le Great-Northern qui pénètre au Manitoba sur trois points de la frontière américaine et qui se rend au nord jusqu'à Brandon, Portage-la-Prairie et la ville de Morden. Là-bas, les cultivateurs et toutes les classes de la population voient avec joie toutes ces voies ferrées s'établir sur le territoire de l'Ouest. Et pourquoi cela ? Des habitants de l'Est, qui s'adonnent à des entreprises industrielles dans la région qu'ils habitent, croient que la population de l'Ouest a toutes les facilités de transport dont elle a besoin. La meilleure manière de prouver à la Chambre et au public qu'il n'en est rien, c'est de donner un aperçu des quantités énormes de produits naturels que cette contrée peut produire. Nous avons souvent entendu vanter cet immense territoire et ses ressources et certains membres de la Chambre sont peut-être ennuyés d'entendre ces éloges ; pourtant, on admet en général que, si le Canada devient une grande nation, il faudra en grande partie attribuer sa grandeur à ce que l'Ouest est aujourd'hui et au sort qui lui est réservé.

Cela étant, nous devrions tenir compte de tout ce qui contribuera à ses progrès et à son avancement. Réfléchissons un instant à l'étendue des terres cultivées et à la superficie du territoire cultivable. En 1906, le Manitoba avait des champs de grain de 4,700,000 acres et on estimait à 41,169,089 acres l'étendue de son territoire. On est