

ce que je pourrais dire moi-même. Il s'exprima comme suit:

Dans le Nord-Ouest nous avons, ou nous allons avoir bientôt un grand nombre de voies ferrées—savoir le "Canadian Pacific", le "Canadian Northern", et probablement le "Trans-Canada" et le "Grand Trunk Pacific". Tous ces réseaux de voies ferrées ont pour but de pourvoir aux besoins de ce vaste territoire, et d'amener aux ports maritimes de l'Est les moissons qui y sont récoltées. En présence de cet état de choses, un devoir patriotique ne s'impose-t-il pas au Gouvernement, ainsi qu'à la Chambre de faire en sorte que le pays puisse tirer tous les avantages possibles du transport du grain du Nord-Ouest à travers la partie orientale du Canada? Je suis fermement le partisan d'une politique obligeant autant que la nature le permettra le transport de tout le grain exporté des provinces de l'Ouest par les voies canadiennes, afin d'aider ainsi à développer nos villes maritimes sur l'Atlantique et sur le fleuve Saint-Laurent.

Telle était alors la manière de voir de tous les hommes publics du Canada. La question du transport a toujours été considérée comme ayant un caractère national et l'on a toujours cru qu'il nous fallait encourager nos ports nationaux.

M. Casgrain, aujourd'hui, l'honorable ministre des Postes, était alors membre de l'opposition, et il parlait d'un siège situé à la gauche de la Chambre des communes en s'adressant au parti libéral qui était au pouvoir. C'est en 1903, et ce qui était vrai alors l'est encore aujourd'hui. M. Casgrain termina son discours comme suit:

Les honorables messieurs de la droite, j'en suis convaincu, désirent autant que nous de la gauche développer nos ports nationaux; mais d'après l'expérience du passé, si notre trafic de l'Ouest est détourné au bénéfice des ports américains, il sera extrêmement difficile de le ramener dans les voies canadiennes pour le diriger vers les ports canadiens, soit de l'Atlantique, soit du fleuve Saint-Laurent. Il y a quelque temps, un homme dont la compétence est incontestée dans les affaires de chemin de fer, nous disait que nos couloirs étaient trop petits pour nos trémies. Eh bien, voici le temps, monsieur l'Orateur, où il nous faut agrandir nos ports du fleuve Saint-Laurent et de l'Atlantique. Voici le temps où il faut que nos couloirs soient suffisamment grands pour recevoir et distribuer tous les produits venant de l'Ouest. Voici le temps de prendre les mesures requises pour attirer vers nos ports de mer l'énorme quantité de produits que l'Ouest peut exporter.

L'honorable M. CLORAN: J'ai rarement entendu dans cette honorable Chambre un discours qui m'ait plus profondément impressionné que celui que vient de prononcer l'honorable sénateur de Mille-Iles. C'est probablement dû au fait que, parfaitement renseigné moi-même, sur le sujet traité par mon honorable ami, je suis prêt à appuyer tout ce qu'il a dit, ainsi que toutes les dé-

L'hon. M. DAVID.

clarations faites par ceux qui représentent le district mentionné dans la motion qui est maintenant devant nous. Je connais les faits dont il s'agit présentement—ayant, moi-même, visité le district en question. L'honorable sénateur a touché un point d'une importance vitale de l'administration des affaires publiques relevant particulièrement du ministère des Chemins de fer. La prospérité de notre pays dépend de l'honnête travail exécuté par nos courageux et intrépides colons, et il n'y a aucun endroit en Canada—et probablement dans toutes les autres parties du monde—où la colonisation soit un travail plus dur que dans la province de Québec, où la colonisation doit lutter contre les plus grandes difficultés.

La province de Québec, comme pionnier de la civilisation, brille au premier rang parmi les nations civilisatrices. Ses fils, depuis trois ou quatre cents ans, n'ont cessé d'abattre d'immenses forêts sauvages; n'ont cessé de transformer les déserts en champs fertiles et fructueux. Telle a été l'œuvre du colonisateur français dont nous parle l'histoire du Canada. L'habitant d'aucun autre pays n'eût jamais autant de difficultés à surmonter pour se créer un foyer que dans la province de Québec. Que voit-on, aujourd'hui, dans ces montagnes et ces gorges profondes? C'est là où le bûcheron abat les arbres de la forêt vierge; en brûle les racines; ensemence le sol. Il débute par la culture de la pomme de terre, de l'orge et du sarrasin. C'est ainsi que la colonisation prend naissance. Jusqu'à ces dernières années, le gouvernement provincial résolut de se charger des frais de transport du produit des colons jusqu'aux marchés local et étrangers. La province s'étant développée, et étant devenue prospère et riche, son gouvernement entreprit la construction de réseaux de chemins de fer pour aider les fermiers qui s'imposent des journées de travail dont la durée est de trois ou quatre heures du matin jusqu'à 7, 8, 9 et 10 heures du soir.

Le gouvernement fédéral, de son côté, a pourvu pareillement à la création d'un certain nombre de réseaux de voies ferrées destinés aux mêmes fins. La dernière tentative faite dans ce sens l'a été par l'ex-gouvernement du très honorable sir Wilfrid Laurier. Cette tentative était une tâche formidable. Le Canada avait déjà un immense et dispendieux chemin de fer transcontinental. Puis un autre transcontinental était en voie de construction. Mais le Gouvernement d'alors entreprit de procurer aux fermiers non seulement de l'Est, mais aussi de l'Ouest, un moyen ad-