

tiendra compte de la manière dont nous l'aurons administré.

J'espère et je crois que les efforts tentés par le nouveau Gouvernement pour conserver nos ressources et faire fructifier notre patrimoine seront approuvés par les électeurs de l'Est et de l'Ouest et ne manqueront pas de donner les résultats que nous sommes en droit d'en attendre.

Une autre question qui touche de près à celle de notre développement agricole, c'est celle de la refonte des lois concernant les céréales et la nationalisation et l'administration par une commission des élévateurs de tête de lignes sur les Grands lacs. Jusqu'à présent nous avons manqué de mesures propres à assurer le magasinage des céréales dans de bonnes conditions, à la tête des Grands lacs, et cette lacune a été une source féconde de plaintes et de mécontentements.

Le nouveau Gouvernement nous annonce son intention de faire cesser ces sujets de plaintes, mais il y a plusieurs questions qui demandent à être mûrement étudiées avant que le Parlement donne son adhésion à un projet qui comporterait la nationalisation de tous les élévateurs de tête de lignes, à l'entrée des Grands lacs.

1915 verra la fin des travaux de construction du canal Panama; du chemin de fer de la baie d'Hudson, du Transcontinental national; la population de notre pays jouira donc d'avantages plus nombreux et plus nouveaux au point de vue des moyens de transport. Dans l'esprit de ceux-là qui récoltent le grain de l'Ouest il devient donc d'une importance vitale qu'on ne commette d'erreur en ce qui concerne les points terminaux de cette ligne à la baie d'Hudson et nous nous réjouissons que la construction rapide de cette voie ferrée fasse l'objet de l'étude la plus attentive de ce Gouvernement. Cette question intéresse véritablement les habitants de l'Ouest qui demandent qu'on soumette le choix de ces points terminaux à une commission qui y exercera sa haute main, tout cela afin qu'on ne fournisse à une corporation particulière quelconque l'occasion d'exercer inutilement la haute main à ce point de vue des installations à la tête des Grands lacs. Grâce à ce système, on fera disparaître la nécessité d'exproprier ces installations ce que nous pouvons faire dans le cas de certains de ces ouvrages qu'on trouve à la tête des Grands lacs. Il importe aussi beaucoup et, il me semble, monsieur l'Orateur—voici que j'exprime l'opinion de personnes qui ont étudié cette question sur toutes ses faces—qu'on doive prendre immédiatement les moyens de construire des installations terminales à Vancouver et à Prince-Rupert. J'ignore si les honorables membres de cette Chambre se sont donné le mal d'étudier tant soit peu le problème des moyens de

M. R. B. BENNETT.

transport tel qu'il peut se présenter à la suite de la construction et du parachèvement du canal Panama, mais les commerçants de l'Ouest qui ont déjà expédié du grain vers l'Est, jusqu'à Moosejaw, je crois, ont constaté la possibilité d'expédier du grain à l'ouest vers Vancouver et de là, par steamers, contournant le cap Horn, jusqu'en Angleterre dans un espace de temps un peu plus long, mais au même prix de transport presque celui qu'on réclame pour ce dernier dans le cas de l'expédition du grain de la tête des Grands lacs, par voie d'eau, jusqu'à Liverpool. Et, au cours de l'hiver on peut expédier du grain jusqu'à Vancouver et de là par voie d'eau, jusqu'aux quatre points du globe à aussi bon, sinon à meilleur marché, presque, qu'il ne nous sera loisible de transborder ce même grain aux ports océaniques de l'Est par chemin de fer, ports d'où on l'expédiera aux marchés étrangers.

S'il en est ainsi, il est évident, il me semble, monsieur l'Orateur, que la construction de ce canal deviendra une révolution complète au point de vue du problème des moyens de transports de l'Ouest et il est d'une importance exceptionnelle pour cette Chambre de s'occuper d'établir bientôt des installations terminales à Vancouver et à Prince-Rupert, afin de faire face au besoin où se trouvera sous ce rapport, notre pays quand la construction du canal Panama sera complétée.

Je viens de dire que la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson réunira plus intimement et dans un laps de temps beaucoup moins étendu les parties de l'intérieur du Canada aux marchés de l'Angleterre et du continent et qu'il nous importe, pour le même motif, d'arrêter toutes les facilités possibles de satisfaire, sans délai aucun, la population de l'Ouest qui réclame ce service. Le chemin de fer de la baie d'Hudson lui-même devrait suivre le meilleur tracé possible. Il me fait plaisir et je suis certain que tout habitant de l'Ouest se réjouira également d'avoir à constater que le Gouvernement qui assume aujourd'hui la direction des affaires comprend la nécessité de construire cette voie ferrée. Cette dernière constituera un nouveau moyen de transport dans le cas de millions de boisseaux de grain que produiront les prairies fertiles de l'Ouest, produits auxquels il ne faut qu'un accès aux marchés de l'univers; alors même qu'on n'exploiterait cette route que durant une limite de temps très restreinte dans l'année, on se convaincrerait qu'elle fournit aux intéressés qui en ont absolument besoin un peu de ces avantages auxquels ils ont droit. Il importe avant tout que, non seulement on choisisse le tracé qui présente le moins de pente possible, mais encore qu'on établisse les installations terminales aux meilleurs endroits qu'on puisse trouver. Je suis persuadé que le Gouvernement, après mûre