

En différentes villes pourvues d'éleveurs à grain, j'ai trouvé, l'automne dernier, les gens incapables d'expédier le grain récolté depuis des semaines, et cela à cause du retour de cette situation dont je ne saurais trop m'appliquer à faire ressortir toute la gravité. Quand les gens ont peiné tout un été pour avoir du grain à vendre et qu'après avoir récolté leurs produits, ils n'en peuvent trouver d'acquéreur, parce qu'il leur est impossible de le faire transporter, je dis que l'on se trouve en présence d'un état de choses d'une extrême gravité. J'ai vu de mes yeux, près des éleveurs situés le long des différents chemins de fer, des cultivateurs se tenir là, les yeux fixés sur les éleveurs et ayant perdu tout espoir de retirer quelque argent de la vente de leur grain.

La situation, toutefois, n'est pas aussi grave cette année qu'elle était l'an passé. Mais je n'hésite pas pour cela à appeler de nouveau l'attention de la Chambre sur cette question, car ce serait de la démesure que de considérer le problème du transport comme résolu parce que la récolte de cette année n'a pas été aussi abondante que celle de l'année dernière et que, ce dernier hiver, les conditions climatiques furent assez favorables pour ne pas paralyser le trafic comme cela s'était vu l'hiver précédent. Au contraire, ces circonstances, qui nous ont préservés du retour de l'état de choses qui prévalait l'an dernier, devraient nous mettre davantage sur nos gardes ; car il est certain que le problème deviendra d'une année à l'autre d'une solution de plus en plus difficile.

Le pays se peuple avec une rapidité extraordinaire, et si le Gouvernement ne s'empresse pas d'intervenir.

Je me demande comment nous parviendrons à résoudre le problème si complexe du transport. En ces dernières années, l'immigration a ajouté énormément au chiffre de notre population. Au cours de 1906, la Grande-Bretagne nous a envoyé 97,757 immigrants, les Etats-Unis, 63,782 et le continent européen, 54,373, soit, pour cette seule année, un total de 215,912. En 1907, il nous est venu 277,376 immigrants, ce qui accuse une augmentation sensible par rapport à 1906. Et ce m'est un plaisir de constater que les immigrants arrivés en ces dernières années appartiennent à la meilleure catégorie que l'on pût compter voir venir au Canada. Je pourrais rappeler à ce propos que les colons venus des Etats-Unis en 1906 ont apporté avec eux des biens d'une valeur de \$49,000,000, et qu'en 1907 les biens des colons venus du même pays représentaient une somme de \$52,000,000.

A ceux qui sont enclins à crier bien haut que la balance du commerce est contre nous, je dirai que s'ils tenaient compte de cette circonstance dans leurs calculs, ils s'expliqueraient beaucoup mieux comment il se fait que le chiffre de nos importations ex-

cède celui de nos exportations. En mettant à \$52,000,000 la valeur des effets apportés par les seuls colons venus des Etats-Unis, cela donne une moyenne de \$800 par colon. Nul n'ignore que le flot de l'immigration est encore beaucoup plus considérable cette année qu'il n'était l'an dernier, et qu'en janvier et en février de cette année 1908, l'immigration accusait une augmentation de 61 p. 100 sur celle des mois correspondants de 1907.

On prévoit, en se fondant sur des données exactes, que lorsqu'elles seront mises en culture, les terres encore vierges du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan produiront des récoltes d'une abondance inconcevable, et que si les terres propres à la culture, mais pas encore colonisées, ne devaient produire que la moitié du grain que l'on récolte actuellement sur les terres cultivées, les trois nouvelles provinces de l'Ouest fourniraient à elles seules 2,000,000 de boisseaux de grain de plus. Les plus riantes perspectives s'ouvrent évidemment devant les provinces de l'Ouest, et mieux vaut certes s'appliquer à rechercher la solution si urgente du vaste problème du transport que s'attarder au sujet que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) voulait mettre en discussion cet après-midi.

Je me permettrai aussi de rappeler aux membres des deux côtés de la Chambre que les moyens de transporter le grain sont encore à peu près ce qu'ils étaient il y a vingt-trois ans, à l'époque où s'achevait définitivement la construction du Pacifique-Canadien. Je ne vois rien qui autorise un membre de la Chambre à reprocher au Gouvernement, comme on le fait parfois en parlant du Grand-Tronc-Pacifique, de chercher à aller trop vite. On pourrait m'adresser le même reproche à l'égard de la proposition dont j'ai l'honneur d'entretenir la Chambre cet après-midi et dire que le Canada pourrait bien attendre un peu ; mais nos moyens de transport n'étant guère meilleurs qu'ils n'étaient il y a vingt-cinq ans, je dis que l'on ne saurait reprocher au Gouvernement du Canada d'avoir marché d'un pas trop rapide dans la voie du développement des moyens de transport.

La question se résume à ceci : il en est du grain comme de toutes les autres denrées à l'exportation ; si l'on n'a pas de débouché suffisant et convenable, la production s'arrêtera, et cela en vertu des lois du commerce. On ne doit pas s'attendre à ce que les cultivateurs persistent à récolter du grain qu'ils ne pourront pas vendre. On ne doit pas plus compter qu'ils continueront de produire des choses qu'ils ne pourront vendre rapidement, qu'on ne doit s'attendre à voir un industriel s'entêter à fabriquer des articles pour lesquels il est incapable de trouver un débouché convenable.

La Providence a voulu que les territoires du Nord-Ouest fussent une région agricole comme elle a voulu que l'Ontario fût, du