

dant jusqu'à la baie d'Hudson, et probablement à une autre depuis la Rivière-à-la-Paix jusqu'aux littoral du Pacifique, et je déclare même qu'avant longtemps nous aurons un trafic considérable sur les chemins qui s'étendent depuis les Territoires et le Manitoba dans le pays au sud du 49^{me} parallèle, tout comme les habitants de l'est font un commerce avantageux avec leurs voisins américains.

Nous entrons dans une ère nouvelle, et nous ne saurions juger des affaires de l'avenir par celles du passé et du présent. Est-il dans cette Chambre, un homme qui n'admettra pas que, si on lui eût prédit le progrès dont nous avons été témoins depuis sept ans, il aurait considéré cette prédiction comme un simple rêve, une chimère irréalisable. Je crois que nous entrons dans une ère nouvelle et que le progrès des affaires du pays sera plus rapide encore qu'il ne l'a été durant les sept dernières années. Au Manitoba et dans l'ouest, tout annonce un développement comme il s'en est vu dans aucun pays, et je crois que les 12 ou 15 prochaines années nous réserveront, dans cette partie du pays, les progrès les plus merveilleux qui se soient vus sur le globe. En faisant cette déclaration, je me base sur ce qui s'est passé aux Etats-Unis. Il y a trente ans, les Etats de l'ouest qui aujourd'hui ont des villes de 100,000, 200,000 et 250,000 habitants, des industries représentant des millions de dollars; il y a trente ans, dis-je, ces Etats n'étaient pas aussi avancés que ne l'est actuellement l'ouest canadien. Dans l'espace de trente ans, ils ont créé ces industries, fondé ces villes immenses, groupé ces millions d'habitants. Je crois que, si dans quinze ans nous faisons ce qu'ont fait ces Etats en trente ans, nous n'aurons encore fait rien de bien remarquable. Les choses vont plus vite aujourd'hui qu'il y a trente ans. Winnipeg est aujourd'hui de moitié moins éloigné de Liverpool que ne l'était Kansas-City il y a trente ans. A cette époque, l'électricité comme force motrice était à peine connue. Les Etats de l'ouest faisaient alors venir leurs colons des Etats de l'est et de l'Europe, et ces immigrants n'étaient pas acclimatés. Ces Etats de l'ouest peuvent aujourd'hui nous fournir des colons connaissant la prairie et capables de se mettre à l'œuvre dès leur arrivée dans le pays. Il a fallu aux immigrants des Etats de l'ouest des années d'expérience avant de pouvoir réussir dans les prairies. L'ouest canadien a aujourd'hui l'avantage de pouvoir profiter des trente années d'expérience des Etats-Unis, et ce n'est pas exagérer de dire que nous ferons en 15 ans ce qu'eux ont fait en trente ans. Ainsi donc, il s'écoulera peut-être d'années, comme je l'ai dit il y a un instant, avant que l'ouest canadien puisse fournir un trafic suffisant à toutes les voies possibles de transport.

Je dirai à la Chambre, et tout spécialement à la gauche que c'est le moment de

M. SCOTT.

montrer du courage au lieu de se laisser abattre. Et nous avons pour cela toutes les raisons. Voyez ce qu'était la région à l'ouest du lac Supérieur il y a trente ans; sans un seul mille de chemin de fer. Or, en dépit de la politique arriérée des membres de la gauche qui furent si longtemps au pouvoir, 18 ans, nous avons fait des progrès remarquables. Nous avons aujourd'hui 5,000 milles de chemin de fer dans cette région; dans le Manitoba, 2,450 milles et dans les Territoires du Nord-Ouest, 2,550, soit plus de 5,000 milles, et aujourd'hui, du Manitoba à travers les Territoires du Nord-Ouest nous voyons cinq lignes distinctes de chemin de fer en construction. Il y a l'embranchement Arcola du Pacifique Canadien, un prolongement jusqu'à Regina; l'embranchement Kirkella au nord de la ligne principale; le Manitoba et Nord-Ouest dont on hâte enfin la construction; et puis l'embranchement Edwood du "Canadian Northern" jusqu'à Prince-Albert, et le prolongement du Grand View, du "Canadian Northern", jusqu'à Edmonton.

Ainsi, on construit aujourd'hui cinq lignes distinctes dans cette partie du pays. Mais, comme je l'ai dit, si nous construisons dans la prairie, ces lignes qui sont autant d'artères des grandes voies ferrées, sans songer à la source d'alimentation, comme sir William Van Horne a qualifié la section entre Winnipeg et Fort-William, ni à nos ports d'hiver, cela nous causera simplement des embarras. J'approuve le projet du chef du gouvernement parce qu'il tend à augmenter les moyens de transport, question qui nous occupe depuis nombre d'années.

Je dirai, en terminant, que c'est là un problème d'assez haute importance pour capter l'attention du peuple canadien tout entier; c'est un problème qui intéresse toutes les parties du Canada; un problème qu'il faut étudier au point de vue national, avec prudence et fermeté. C'est ainsi que cette question est traitée dans le projet du gouvernement et les résultats ne m'inspirent aucune crainte. Ce projet est un de ceux qui, avec l'aide de la Providence—et la gauche a eu l'obligeance de dire que cette aide s'est amplement manifestée sous le régime actuel—ce projet, dis-je, ne manquera pas d'assurer en même temps que notre développement, la prospérité, l'expansion et la solidarité de la nation.

M. THOMAS BIRKETT (Ottawa): Je n'ai pas l'intention, M. l'Orateur, de parler longtemps, et encore moins d'entreprendre, sur cette question, un discours de deux heures et demie comme l'honorable député d'Asiniboia-ouest (M. Scott). L'honorable député a consacré une grande partie de son discours à poser sous de fausses couleurs le contrat intervenu en 1881 entre le parti conservateur et la Compagnie du Pacifique Canadien. Ce contrat comportait une subvention de \$25,000,000 et de 25,000,000 d'acres de terre. Or,