

de l'ouest entièrement par chemin de fer à aussi bon marché que la chose se pratique actuellement par transports mixtes. L'année dernière, on a reçu 15 millions de boisseaux de grain à Midland, et la même quantité à Depot-Harbour. Comme mon honorable ami de Cornwall et Stormont (M. Pringle) a déjà traité tout cela très au fond, je n'en dirai pas plus long à ce sujet.

Mais je tiens cependant à rappeler que ce pays a déjà dépensé quelque chose comme 70 millions de dollars pour notre système de canaux. Si le gouvernement a l'intention de dépenser 100 millions ou plus pour construire une route rivale destinée au transport des produits de l'ouest jusqu'aux marchés de l'est ou jusqu'au littoral de l'Atlantique, cette entreprise serait certes louable si le transport de ces produits pouvait se faire sur cette route aussi économiquement que par la voie d'eau et de terre. Mais quand ceux qui sont à même d'être les mieux informés sur cette question des transports viennent nous dire que cela est une impossibilité, il peut certainement sembler absurde à tout homme sans préjugés de voir le gouvernement se lancer dans cette entreprise. Au lieu de cela, et au fur et à mesure que se développe le commerce de l'ouest, que le gouvernement consacre donc environ 10 pour 100 de ce qu'il se propose de dépenser pour la construction de ce nouveau chemin, à l'amélioration de nos canaux et à la construction de nouveaux éleveurs. Ce faisant, il abaissera probablement les taux de transport et épargnera beaucoup d'argent à nos populations de l'ouest. Si je suis bien informé, on a dû, je crois, transporter du blé cette année de Fort-William à Montréal par les canaux pour 4 cents par boisseau.

J'ignore ce qu'on demande pour transport entièrement par chemin de fer, de Fort-William à Montréal, mais je suppose que ce doit être quatre fois autant. On a déjà dépensé quelque chose comme un million de dollars pour améliorer nos moyens de transport à Port-Colborne. Je conseillerais au gouvernement de réfléchir davantage, et de considérer s'il ne serait pas préférable d'améliorer nos ports et voies navigables, et développer nos moyens en général, en laissant à la prochaine génération le soin de décider s'il faudra ou non construire un nouveau transcontinental.

Il est certes désirable d'ouvrir à la colonisation et de développer nos nouveaux territoires. Mais, d'après les renseignements que j'en ai, je suis porté à croire que les ressources forestières de Québec et d'Ontario sont fort restreintes, ainsi que les terres arables, et ce sont là les seules sources où le gouvernement pourrait puiser pour se rembourser des immenses dépenses qu'il projette de faire. La région des prairies est suffisamment développée par les chemins de fer déjà construits. Je crois, cependant, qu'on a commis une erreur dans le lotissement des terres de ces prairies. On engageait

les nouveaux colons à s'éloigner de plus en plus des points déjà habités, afin de se chercher de meilleures terres, et la conséquence en a été que les groupes se sont trouvés clairsemés, et que les taxes d'écoles et autres taxes municipales se sont trouvées très lourdes pour chacun. Il en eût été autrement, si les groupes eussent été plus denses, et le pays s'en serait mieux trouvé. Qui songerait à s'acheter des terres dans les provinces de Québec et d'Ontario, quand il y a au Manitoba et dans les Territoires ces superbes terres destinées par la Providence à la production du blé ? Je me rappellerai toujours le premier voyage que j'ai fait dans l'ouest. Je me suis rendu aussi loin que Regina. M'étant arrêté une heure ou deux dans une petite ville, je louai une voiture avec quelques amis pour aller voir le pays d'alentour. Je revins de cette excursion absolument émerveillé de l'immense étendue de terres de prairies qui n'attendaient plus que le soc de la charrue. Il me sembla alors que nous étions arrivés en Amérique par le mauvais bout. Si nous étions venus par le Pacifique, et que nous eussions laissé les provinces d'Ontario et de Québec couvertes des forêts que la hache du pionnier a abattues, combien préférable eût été notre sort. Les premiers colons s'emparèrent des provinces de l'est, puis l'œuvre de déboisement et de défrichement commença. Les générations s'épuisèrent l'une après l'autre à ce travail ingrat, et un colon passait toute sa vie à mettre une centaine d'acres en état de culture, alors que quatre ou cinq ans suffisent dans le Manitoba et dans les Territoires pour mettre la même étendue de terres en état de donner de superbes récoltes. Les cultivateurs du comté où je suis né ont abattu et brûlé d'immenses étendues de forêts qui, si elles eussent été laissées debout, vaudraient trois ou quatre fois autant que les fermes qui les ont remplacées, y compris toutes les améliorations qu'on y a faites. Nous avons détruit nos ressources naturelles de bois qui eurent suffi aux besoins des prairies pour un temps en quelque sorte illimité, et nous avons au Manitoba et dans les Territoires assez de terres pour donner des homesteads à quatre ou cinq fois autant de colons que le chiffre actuel de la population de tout le Dominion.

M. l'Orateur, je m'oppose au projet du gouvernement parce que cette voie ferrée n'est pas entièrement un chemin de fer d'Etat. J'ai déjà dit pourquoi je suis partisan de la construction et de l'exploitation des chemins de fer d'Etat. En deuxième lieu, je m'oppose à ce projet, parce qu'on n'a pas fait les explorations convenables. Voici un cultivateur dans le comté de Bruce qui veut construire une maison ou une grange: la première chose qu'il fait c'est de s'adresser à un entrepreneur ou autre expert et de faire dresser des plans et devis. Il s'assure du coût de l'édifice et prend ses mesures en conséquence. Il n'est pas un seul homme d'affaires, soucieux de faire les choses avec