gion d'autre source de trafic pour la ligne. Il faut, pour obtenir de ces terres un semblable revenu, que la Compagnie de 'l'Algoma Central' les peuple et y établisse des industries variées pour l'utilisation des produits de la forêt ; construise des hauts fourneaux et des ateliers de traitement pour le minerai et enfin y installe des milliers de fermiers pour cultiver le sol. Toutes ces entreprises doivent être faites par le chemin de fer s'il veut trouver le revenu qui lui est nécessaire. Et pour y arriver il faudra encore beaucoup d'argent et d'efforts énergiques afin d'attirer sur ces terres des colons permanents. J'estime que le travail de 25,000 hommes sera nécessaire pour parfaire l'intérêt annuel sur le coût de la construction de "l'Algoma Central" seul ; 25,000 colons supporteront une population de 100,000 personnes. Et quand ces 25,000 colons seront répandus et installés aux frais de la compagnie entre le Sault-Sainte-Marie et la limite nord du chemin de fer "Algoma Central" les seuls efforts de cette nombreuse population donneront aux terres du gouvernement une valeur identique à celle des terres de la compagnie tout en développant cette partie du domaine public jusqu'ici inconnue et inappréciée. Qui est-ce qui dira que ce n'est pas là le plus sage moyen qu'avait à prendre le gouvernement pour arriver au peuplement de cette contrée et au développement de ses ressources ? Je crois qu'aucun parti politique ne pourrait rester au pouvoir on ne pourrait le brigner s'il était opposé à des mesures si visiblement dictées par l'intérêt public. Demandez aux ouvriers de Sydney et aux centaines de manufacturiers Canadiens qui ont fourni des matériaux pour l'établissement des aciéries de cet endroit s'ils désapprouvent le bonus sur l'acier. Posez la même question à Hamilton, à Midland, au Sault-Sainte-Marie, et vous recevrez partout cette même réponse : "La mesure était sage, et elle produit de