

nous avons, dans ces régions, plus de 194,000,000 d'acres de terre, ce qui égale la superficie de l'Angleterre et de la France, les deux plus riches pays de l'Europe. Nous savons que l'an dernier, un million d'acres seulement de ces fertiles prairies étaient en culture. Un acre seulement sur chaque 200 acres a été livré à la charrue; un demi d'un pour cent seulement des Territoires est en culture, et cependant ce pays a fourni l'an dernier une énorme récolte de blé et autres céréales. Nous savons tous cela; le parti conservateur a toujours été prêt à discuter ces questions dans un esprit patriotique, et quand le gouvernement nous a annoncé par la bouche du Gouverneur général que "toute cette question de transport et d'installation de têtes de ligne continuant de beaucoup à occuper l'attention, le gouvernement va instituer immédiatement une commission d'experts qui devra faire rapport à ce sujet," nous nous sommes dit que le gouvernement venait de prendre une sage décision. Dans le discours de Son Excellence le Gouverneur général, il n'y a pas un mot concernant le Grand-Tronc-Pacifique, ou toute autre ligne transcontinentale. Si le 12 mars, le gouvernement avait eu l'intention de se lancer dans une entreprise comme celle-là, d'entreprendre de dépenser cent ou cent-vingt millions de dollars, il en aurait été question dans le discours du trône, mais on n'y trouve rien de nature à laisser entendre que le gouvernement songeait à cette question.

Voyons un peu ce qui s'est passé après le 12 mars. Le 19 mai, le Conseil privé soumettait un rapport à l'approbation du Gouverneur général. Ce rapport a déjà été cité au cours du présent débat, mais je tiens à en faire ressortir quelques points.

Le ministre soumet que l'on peut considérer comme acquis que le grain et autres produits suivront naturellement, pour atteindre les marchés de l'univers, la route la plus économique, et conséquemment, ce qu'il faut faire pour atteindre l'objet désiré, c'est de rendre les routes canadiennes plus économiques et plus faciles que les routes rivales.

Le ministre soumet de plus que les questions à l'étude sont compliquées et comprennent entre autres objets à atteindre, le transport des produits de l'ouest depuis le lieu de production jusqu'aux marchés de l'univers.

Les points à considérer sont le transport de ces produits :

Du lieu de production aux ports de mer du Canada.

Du lieu de production aux ports du lac Supérieur.

Des ports de l'ouest du lac Supérieur aux ports de mer canadiens de l'Atlantique.

Des ports de mer canadiens de l'Atlantique en Europe.

Du lieu de production aux ports canadiens sur la côte du Pacifique.

Le transport des produits des provinces de l'est du Canada se fait comme suit :

Jusqu'aux ports de mer de l'Atlantique.

Depuis ces ports jusqu'en Europe.

Il est clair qu'avant que l'on puisse arriver à une solution satisfaisante de ces questions il faudra faire une enquête complète et minutieuse concernant :

Les conditions dans lesquelles les expéditions de produits se font présentement et la possibilité de les améliorer.

L'établissement d'entrepôts sur les lacs et rivières et aux ports océaniques.

Les installations aux ports intérieurs des lacs et des rivières, et aux ports de l'Atlantique et du Pacifique.

L'état de la route du Saint-Laurent et généralement toute amélioration, tout agrandissement, et autres choses pouvant donner des moyens de transport plus économiques et plus satisfaisants par les voies canadiennes terrestres et fluviales.

Le ministre soumet de plus que cette enquête ne devra pas être limitée aux routes et autres installations employées maintenant, mais, s'il est nécessaire que l'on fasse de nouvelles investigations afin de découvrir si l'on ne pourrait pas établir d'autres voies de transport plus économiques et plus satisfaisantes par terre et par eau.

Les forces qui militent contre le transport par les voies canadiennes sont les suivantes :—

Concurrence de la part des Etats-Unis ;

Concurrence de la part des vaisseaux venant des ports américains sur le lac Supérieur.

Le ministre soumet qu'une enquête devrait être faite au sujet de la division des produits du Canada par les ports de Boston, Portland et autres des Etats-Unis. On devrait aussi étudier avec soin les méthodes les meilleures et les plus économiques dont se servent nos concurrents de l'autre côté de la frontière.

Le ministre est d'avis que dans ces circonstances il est du devoir du gouvernement du Canada d'étudier et d'adopter les meilleurs moyens possibles de transporter ses propres produits, et soumet que la méthode la plus efficace de faire une telle enquête et d'obtenir les informations les plus désirables serait de nommer une commission composée d'experts; cette commission peut être nommée et recevoir ses pouvoirs en vertu du chapitre 114 des statuts du Canada.

L'opposition conservatrice a approuvé ce rapport, elle considérait que le gouvernement prenait un bon moyen de résoudre le problème. Mais quelque temps après le 19 mai, nous avons commencé à entendre circuler les rumeurs concernant le projet du Grand-Tronc-Pacifique. Une demande fut faite au parlement pour prolonger le Grand Tronc depuis North-Bay vers l'ouest. Plus tard, un bill pour ériger en corporation la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique fut présenté au parlement, et subséquemment devant le comité des chemins de fer. Le Grand-Tronc-Pacifique n'avait pas du tout l'intention de construire un chemin de fer de Moncton à Québec, ni depuis Québec jusqu'à North-Bay. Il demandait tout simplement l'autorisation de continuer son chemin de North-Bay vers l'ouest, mais pour certaines raisons politiques, ces deux autres projets furent greffés sur le projet original. Le 11 juillet, le directeur général des Postes (sir W. Mulock) cherchait encore à nous faire croire que le gouvernement s'occupait de soumettre la question des transports à une commission d'experts; presque immédiatement après, nous apprenions que le gouvernement se proposait de construire le chemin depuis Moncton jusqu'à Winnipeg et que des dissensions avaient éclaté dans le cabinet. Le