

posées ; mais je relèverai simplement les observations qu'il a faites sur ce paragraphe du discours du trône concernant ces modifications et dans lesquelles il exprime l'opinion que le gouvernement adopte présentement une autre politique que celle qu'il a fait adopter lors de la dernière session. Il a prétendu que, l'année dernière, nous nous pressions beaucoup de conclure les arrangements requis pour la construction d'un nouveau transcontinental national, tandis que, cette année, nous paraissions vouloir procéder plus lentement. Je ne sais pas qu'il y ait aucune différence entre la manière de voir qu'avait le gouvernement l'année dernière et celle qu'il a cette année. Le gouvernement désire que ce nouveau transcontinental soit construit. Nous savons que la réalisation de cette entreprise requerra un délai d'un certain nombre d'années—pas moins assurément de six ou sept ans. La section des prairies sera, sans doute, construite dans cet espace de temps.

L'honorable M. FERGUSON : Et la section des montagnes ?

L'honorable M. SCOTT : Je ne le sais pas. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique la construira aussi rapidement que possible ; mais la contrée située entre la section des prairies et Moncton a besoin d'être explorée à fond, et il faudra beaucoup de temps pour faire les arpentages et explorations requis pour déterminer exactement l'emplacement de la ligne du chemin de fer.

L'honorable M. FERGUSON : La prolongation du délai ne concerne pas la section est, mais la section ouest.

L'honorable M. SCOTT : Je le sais, mais mon honorable ami, a appelé l'attention sur le fait que, l'année dernière, nous avons paru pressé de construire la ligne entière, tandis que, cette année, nous sommes disposés à procéder à loisir et sans hâte. Le dicton latin *festina lente* (hâtez-vous lentement) peut s'appliquer au présent cas. Nous voulons procéder aussi rapidement que possible. Il est impossible de procéder rapidement à la construction d'un chemin de fer à travers une région insuffisamment connue. Il faut commencer par des explorations. Notre désir est de trouver les rampes les plus douces et le meilleur tracé. Il est inutile de citer les opinions données par celui-ci ou celui-là sur l'emplacement qui

convient le mieux au chemin de fer avant que des explorations finales soient faites et approuvées. Une région très étendue doit être explorée. Nous savons déjà d'une manière générale qu'un bon tracé peut être trouvé. Mais nous voulons trouver le meilleur tracé, et ce que le paragraphe du discours du trône ajoute au sujet de ce chemin de fer, c'est que longtemps avant que puisse s'en achever la construction, l'urgente nécessité de cette construction sera devenue manifeste, et que, conséquemment, procéder en diligence à l'exécution de cette entreprise est un facteur important. J'attire l'attention sur ce point. Il ne faut pas s'attendre à ce que ce nouveau transcontinental soit complètement construit avant huit années. Quelle sera alors la condition de notre Nord-Ouest ? Comme sir Sandford Fleming l'a fait remarquer, nous dépendons entièrement aujourd'hui, pour communiquer avec cette région, d'un seul transcontinental. Ce chemin de fer longe la frontière internationale, ainsi que le lac Supérieur sur un parcours considérable, où il est exposé à être détruit en tout temps. En sa qualité de membre du bureau de direction du chemin de fer Canadien du Pacifique, l'opinion de sir Sandford Fleming devrait avoir un grand poids. D'après lui, un nouveau chemin de fer transcontinental est devenu une nécessité absolue, et l'on doit procéder le plus tôt possible à sa construction. Il faut songer aux besoins qui se feront sentir dans le Nord-Ouest lorsque ce chemin sera construit. Il faut prévoir la population qu'il y aura alors dans cette région occidentale. Il y aura alors deux millions d'âmes, au moins, dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.

D'après l'opinion de M. Roblin, du moins celle qu'on lui attribue, la production du grain dans l'espace de six ans dans cette région, atteindra six cent ou sept cent millions de boisseaux. Réduisez ce chiffre de moitié, et il vous reste encore une très forte quantité qu'il serait entièrement impossible de transporter sur le marché avec les moyens de transport que nous possédons aujourd'hui. On ne pourrait certainement la transporter vers l'Est par le lac Supérieur dans l'espace des six ou huit semaines de navigation de la dernière moitié de l'année. C'est pourquoi il est de la plus haute importance qu'un nouveau chemin de fer transcontinental, à rampes faciles, reliant la ré-