

d'être développées, comme nous le croyons, la province de Québec doit se féliciter de l'initiative prise par le gouvernement.

Quand j'entends les députés de la gauche décrier le nouvel Ontario et le nouveau Québec et nous les représenter comme des déserts, des solitudes, car c'est à cela que reviennent leurs critiques, je me rappelle l'achat de l'Alaska par le gouvernement américain. Il y a plus de trente ans passés, le gouvernement des Etats-Unis acheta l'Alaska au prix de \$7,500,000 et on se rappelle que Stewart, le secrétaire d'Etat fut en butte aux critiques les plus acerbes, pour avoir fait pareil achat. A entendre ses critiques, il avait acheté une Sibérie, éloigné de tout établissement américain et destinée à demeurer une solitude arctique. Or, aujourd'hui, ces critiques ont cessé; on n'entend plus dire que ce soit un pays inculte, et que le gouvernement l'ait payé trop cher. On entend dire tout le contraire, car l'Alaska contient de précieuses mines d'or, outre des pêcheries de saumon et de phoques à fourrure entre autres; on y construit actuellement une ligne mère de chemin de fer avec des embranchements; et une flotte considérable de steamers dessert Puget-Sound et Juneau, transportant les produits de l'Alaska et y amenant les produits fabriqués de l'est. En outre, on a constaté qu'il y a, dans l'intérieur, de grandes étendues de pays propres à l'élevage des moutons et des bestiaux. Si je rappelle ces faits, c'est pour faire voir combien il est dangereux et peu sage de faire des prophéties au sujet de l'avenir des nouvelles contrées du nord, à moins d'être bien renseigné. Si l'Alaska donne aujourd'hui de si bons résultats, nous sommes assurément autorisés à croire que le nouvel Ontario et le nouveau Québec, quand ils auront été développés et mis en communication avec le reste du pays par voie ferrée, et que leurs ressources minières, forestières et agricoles seront connues, seront d'une valeur bien supérieure au coût du réseau projeté. En outre, quand ce chemin de fer sera construit, nous serons en mesure d'exploiter cette contrée encore plus vaste autour de la baie de James, contrée si riche en minéraux, dit-on, et où se rencontrent, d'après certains rapports, de vastes gisements de houille, non pas seulement de lignite, mais de bonne houille, outre de puissants gisements de minerais de fer.

Puis, on le sait, les pêcheries de la baie d'Hudson deviendront, avec le temps, une source nationale de revenus de grande valeur. Comme je viens de le faire observer, le nouveau Québec, ainsi que la contrée située entre Etchemin et la rivière Saint-François, en arrière de la rive sud du Saint-Laurent, seront aussi le centre d'établissements nombreux et prospères, qui offriront un marché à nos fabricants. Nos populations de l'est bénéficieront aussi de l'essor qui sera ainsi donné à l'immigration au Nord-Ouest. Pour mon propre compte, bien que je désire voir le Nord-Ouest se dévelop-

per, je suis d'avis qu'il faut prendre tous les moyens possibles pour développer l'est. Les anciennes provinces se sont grevées d'une dette énorme, pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et l'on me pardonnera si j'établis le contraste entre les stipulations et conditions des deux contrats. Puisqu'en 1880, le pays a été en mesure de dépenser \$135,000,000 ou \$140,000,000 pour la construction d'un chemin de fer transcontinental, ou plutôt une partie de chemin de fer transcontinental, je prétends qu'aujourd'hui, avec une population bien plus considérable et des revenus deux fois plus élevés, nous devrions être en mesure d'entreprendre, sans hésitation, l'exécution de ce projet qui n'exigera tout au plus qu'une dépense de quatorze à quinze millions de dollars. J'ajouterai que, bien que le pays se soit grevé d'une forte dette pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, personne n'oserait prétendre aujourd'hui que les avantages, après tout, n'ont pas compensé les dépenses.

Une autre observation que je dois présenter au sujet de ce projet, c'est qu'il n'entraîne point de concessions de terres et que notre domaine public, à l'avenir, sauf la partie que le gouvernement conservateur, par le passé, a aliénée, restera à la disposition des colons. En outre, il ne contient pas d'exemption de taxes, et ce qui est encore plus important, le gouvernement s'est assuré la réglementation absolue des tarifs; tandis que, sous l'empire du traité conclu avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le gouvernement ne peut réglementer les prix de transport que lorsque la compagnie aura gagné dix pour 100, ce qui veut dire qu'il ne pourra jamais le faire.

Quand ce chemin de fer sera construit, il développera non seulement le grand Nord-Ouest et la Colombie Anglaise, mais le nouvel Ontario et le nouveau Québec, et cela nous assurera non seulement un débouché convenable pour les produits du Nord-Ouest, vers la mer, mais encore un marché pour les produits de nos fabriques tandis que les prix de transport, dans l'un comme dans l'autre cas, seront moins élevés qu'aujourd'hui. Ce projet sera donc très avantageux aux fabricants de l'est, et les populations des vieilles provinces recevront ainsi quelque compensation des sacrifices qu'elles ont faits pour assurer à l'ouest des communications par voie ferrée.

Dans un de ses discours, le célèbre Edward Burke trace un tableau frappant du progrès des Treize Colonies, et je crois que, sans faire violence à la vérité des faits ou aux convenances, on peut appliquer ce tableau au Nord-Ouest canadien, en y changeant un ou deux mots:

Supposez qu'en 1870, quand ce pays s'est annexé à la Confédération, l'ange de quelque heureux jeune homme de l'ancien Canada eût soulevé un coin du voile de l'avenir, déroulant à ses yeux le glorieux tableau de cette terre