

partie du Canada actuellement sans valeur, à cause de l'absence de tous moyens de transport.

Il se peut que nous n'ayons pas tous les renseignements désirables au sujet de cette partie du pays, mais cette entreprise aidera à la marche du progrès et je suis d'avis que le pays dira que le gouvernement ne s'est pas occupé trop tôt de cette question. Certaines personnes prétendent peut-être que cette proposition n'a pas été suffisamment mûrie, mais si l'on songe que le Grand Tronc, qui est une institution financière puissante, considère que cette entreprise devra rapporter des bénéfices, il me semble que le gouvernement est justifiable de dire : Eh bien ! si vous croyez que cette proposition est sage, nous sommes prêts à vous appuyer. Le gouvernement s'est entendu avec le Grand-Tronc-Pacifique, et ils ont conclu ce qu'ils croient être un bon marché. On peut faire des calculs et dire que cette entreprise coûtera beaucoup plus que le montant indiqué, mais ce ne sont là que des suppositions.

Je prétends que le gouvernement a conclu un excellent marché avec le Grand-Tronc-Pacifique, ils vont construire un chemin de fer de Moncton au littoral du Pacifique et ils vont établir une nouvelle région. Nous ne connaissons rien de la richesse que peut recéler cette partie du pays, tout ce que nous savons, c'est que la route projetée traversera une vaste étendue de terres fertiles. Je sais que dans la partie supérieure de mon comté, il y a là une immense étendue de terres propres à la culture et qui n'attendent que des moyens de transport par chemin de fer. Nous ne connaissons que bien superficiellement les richesses que renferme notre pays. Nous ne connaissons que bien peu la valeur de l'héritage que nous possédons le long de la voie du Canadien du Pacifique, et il en est de même pour cette partie nord du pays que ce chemin de fer doit traverser. La providence a dû destiner cette région à quelque chose. Lorsque j'ai visité Pembroke pour la première fois de ma vie, il y a 40 ans passés, la région avoisinante était considérée comme ayant bien peu de valeur, cependant, c'est aujourd'hui le jardin d'Ontario. Je parle en connaissance de cause quand je dis que ce qui s'est produit à cet endroit se répétera tout le long de la voie du nouveau chemin de fer.

Je n'entreprendrai pas de prouver que ce nouveau chemin de fer devra diminuer le coût du transport du blé des Territoires du Nord-Ouest au littoral, mais je dis qu'il établira un nouveau mode de communication entre l'est et l'ouest et qu'il donnera naissance à un trafic local suffisant pour lui permettre de se soutenir par lui-même. C'est là l'avis des promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique, et c'est pour cette raison que je suis en faveur du projet que le gouvernement a soumis à la Chambre. Il est vrai qu'un des membres du cabinet, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), a différé d'opinion avec ses collègues sur ce

M. MURRAY.

point. Il a contesté leurs prétentions. Il est très intéressé dans le chemin de fer Intercolonial. Ce monsieur a adopté une certaine attitude et il a persisté dans cette attitude jusqu'au point de sacrifier son portefeuille. Il avait parfaitement le droit de maintenir ses prétentions, et je ne veux pas critiquer sa conduite ou lui adresser des reproches. J'ai toujours eu la plus haute opinion de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Il a dû agir par conviction, lorsque, ne pouvant plus s'entendre avec ses collègues, il s'est retiré du cabinet. C'était son droit d'en agir ainsi et il l'a exercé.

Quant à ce qui concerne l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), il nous a parlé longuement l'autre soir du développement des grandes voies navigables de ce pays. Je suis moi-même en faveur de ce projet. Je n'entreprendrai pas de discuter en ce moment ce côté particulier de la question. Au commencement de la présente session, j'ai soumis à la Chambre une motion concernant le canal de l'Ottawa et de la baie Georgienne. Je veux que nous obtenions autant de chemins de fer que possible au Canada. Si nous voulons que notre pays atteigne son plein développement, si nous voulons le peupler, si nous voulons exploiter nos ressources d'une manière convenable, il nous faut encourager toutes ces entreprises, sans nous laisser effrayer par ce qu'elles peuvent coûter. Même en supposant que cela coûterait \$100,000,000 ou \$150,000,000, qu'est-ce que cela, comparé aux revenus que le pays devra retirer de cette mise de fonds ?

Certains députés ont parlé de transport à bon marché. Ce dont nous avons surtout besoin, c'est d'augmenter notre population. Cette nouvelle voie aura un trafic considérable, tant au point de vue des voyageurs que pour le transport des marchandises. Nous ne connaissons que très peu de chose sur le côté pittoresque de cette région. Nous ignorons le nombre des touristes que pourront la visiter, mais il est certain que si cette ligne est construite, cette partie du pays attirera un grand nombre de voyageurs et de nombreux colons qui serviront à coloniser le pays. Je prétends, M. l'Orateur, que, s'il y a une question qui mérite plus que toute autre l'attention du parlement, c'est bien la question de l'amélioration de nos voies navigables. Le pays qui donne à ses cours d'eau le plus grand développement possible afin d'obtenir la plus grande somme d'économie dans le transport, ce qui tend à assurer la prospérité d'un pays, rend le plus grand service à ses citoyens, à ses producteurs et à ses consommateurs. Je dis donc que ce canal de l'Ottawa et de la baie Georgienne, qui est un vieux projet, aurait dû être pris en plus sérieuse considération à cette époque par le gouvernement et le parlement de ce pays.

Quelle fut la réposne de sir John Macdonald, lorsque je soumis à cette époque ma motion concernant cette entreprise. Il dit