

était alors sur le marché, et de développer de cette manière notre réseau de voies de communication pour effectuer les transports entre l'est et l'ouest, et cela au lieu de construire un chemin de fer à travers une région éloignée dans le nord de la vallée de l'Ottawa, sur une ligne directe tirée de Winnipeg à Québec. Or, que voyons-nous ? Bien que le rapport de la commission ne soit pas encore déposé devant nous, les journaux, cependant, en ont fait connaître une partie, et ce qu'en a publié ces journaux nous paraît être vrai. Il appert, donc, par les journaux que cette commission est d'avis dans son rapport que le gouvernement eût bien fait d'acquiescer le chemin de fer Canada-Atlantic, ou de construire un chemin se reliant à la baie Georgienne et d'obtenir ainsi pour le chemin de fer intercolonial le trafic de l'ouest.

Si cette version est véridique, elle jette de la lumière sur la discussion qui eut lieu, il y a trois ans. Elle prouve d'une manière concluante que M. Borden, chef de la gauche dans les communes, avait raison alors, et que le Canada a manqué une excellente occasion en permettant que le chemin de fer Canada-Atlantic qui appartenait à M. Booth et qui était offert en vente, passe aux mains de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer. En effet, cette transaction a rendu absolument impossible l'acquisition de ce chemin Canada-Atlantic par le gouvernement, si ce n'est par voie d'expropriation et en payant un prix beaucoup plus élevé que celui pour lequel il a été vendu ; ou elle nécessitera la construction d'un chemin parallèle entre Montréal et la baie Georgienne.

Je mentionne ce fait pour montrer que le bill du nouveau transcontinental a été, pour ajouter rien de plus, adopté avec trop de précipitation, et que l'on aurait dû attendre le rapport de la commission des transports avant de lier le pays à la formidable entreprise d'un nouveau transcontinental national. Je n'ai pas prétendu, lorsque le bill du nouveau transcontinental était devant la Chambre, que le Canada était incapable de construire ce chemin. Nous savons tous que les ressources du pays sont très grandes. Je n'étais pas prêt à dire que de grands avantages ne résulteraient pas de la colonisation du pays et d'un nouveau transcontinental transportant les produits de l'ouest ; mais j'ai dit—et je le ré-

pète—que les événements me donneront raison. Je soutiens que ceux qui partageaient mon avis, ont eu comme moi raison de croire qu'il y avait d'autres mesures—et de meilleures—à prendre pour développer les moyens de transport entre l'est et l'ouest que l'adoption de cet immense projet de construire un nouveau chemin de fer transcontinental.

Le discours du trône contient aussi la promesse qu'un bill amendant l'Acte concernant la marque des fruits sera présenté. Ce sujet intéresse considérablement une industrie canadienne, bien que plusieurs honorables membres de cette Chambre puissent avoir une opinion contraire. La Chambre sait que le Canada exporte annuellement, en moyenne, plus de pommes à l'Europe que les Etats-Unis d'Amérique et que cette classe de nos exportations se développera probablement plus que la classe d'exportations similaire des Etats-Unis, vu que notre consommation n'est pas aussi considérable qu'aux Etats-Unis, et que nous avons, je crois, en Canada une plus grande superficie de terre propre à la culture des pommes que la superficie consacrée à cette culture aux Etats-Unis. Nos régions septentrionales produisent des pommes plus fermes, d'une meilleure qualité, ou d'une meilleure saveur que les régions situées dans des climats plus doux du sud. Ce sujet, je le répète, est d'une très grande importance. Il y a quelques années, le ministre de l'Agriculture fit adopter un bill désigné sous le nom de l' "Acte concernant la marque des fruits". Nous avons discuté cette mesure à fond dans le Sénat et elle subit plusieurs modifications importantes, ici, après son renvoi par la Chambre des communes. Je crois pouvoir dire, d'après ce que je connais de cette question, que les modifications adoptées, ici, améliorèrent considérablement le bill et en firent une mesure très avantageuse.

Le gouvernement n'a pas essayé depuis de faire adopter de nouveau les dispositions que nous avons retranchées du bill en 1901. Ce bill contient une autre disposition qui m'inspira alors de sérieuses craintes. L'une de ces craintes était que, sans porter atteinte à la classification ou à l'étalon des pommes de la classe n° 1 et de la classe n° 2, tel que prévu par l'Acte d'inspection générale, la loi concernant la marque des fruits contient une disposition qui prescrit qu'un exportateur, ou un marchand de pommes,