

la limite occidentale de la province du Québec sur un parcours de 375 milles, la ligne traverse un pays propre à l'exploitation agricole, le sol étant surtout argileux.

#### PERCEMENT DE TERRITOIRES RICHES ET FERTILES.

Il est inutile de prolonger cette citation, car ce qui suit n'est qu'une amplification de la phrase que je viens de citer. Récapitulons: Il est établi qu'il est facile de construire ce chemin de fer à travers les montagnes Rocheuses, soit par la voie de la rivière de la Paix, soit par celle de la rivière aux Pins. Il est prouvé que, sur le parcours de ces rivières se rencontrent de riches prairies comparables, sous le rapport de la fertilité, aux meilleures terres des vallées de la rivière Rouge et de la Saskatchewan. Il est acquis que ce chemin de fer, construit soit par la voie de la rivière aux Pins, soit par celle de la rivière de la Paix, nous mettrait en communication avec le célèbre district d'Omineca, justement renommé pour ses mines d'or. Si ces mines restent encore inexploitées, c'est qu'elles sont inaccessibles au mineur chargé de ses outils et de ses provisions; mais, au moment que nous pourrions y avoir accès, ces mines prendront une grande valeur et se transformeront en un nouveau Klondike. Il est prouvé que la région entre Winnipeg et Québec est une zone d'argile fertile, riche en bonnes terres, en bois, en forces hydrauliques et qui offre toutes les ressources d'un beau pays agricole et industriel. Il y a quelques semaines à peine, un journal qui fait autorité en matière de commerce de bois, le "Lumberman", de Chicago, affirmait que cette région-là est destinée à fournir au monde entier de quoi alimenter l'industrie de la pâte de bois et du papier.

En présence de ces faits, quelle est la conclusion qui s'impose? C'est que, évidemment, il faut pourvoir sans retard à l'établissement d'un chemin de fer qui pénètre dans ces riches et fertiles territoires.

Il est inutile d'appuyer davantage sur des faits connus de tout le monde. Nos fertiles prairies sont en pleine voie de colonisation, et les nouveaux établissements marchent à grandes enjambées dans la voie du progrès. Des milliers d'immigrants, que dis-je! des centaines de mille les envahissent d'année en année. Pendant deux ou trois générations et peut-être plus, ces nouveaux colons se livreront à la production des céréales, et cela, probablement, à l'exclusion de toute autre culture. Ils auront besoin de tout ce qui est en usage chez les hommes civilisés. Il leur faudra des vêtements, des meubles et des articles de tout genre. Alors, que faut-il faire, l'Orateur? Permettons-nous à nos voisins, les Américains, de subvenir aux besoins de ces colons, ou bien construisons-nous un chemin de fer qui mette nos fabricants d'Ontario et de Québec en mesure de répondre aux demandes de ces populations? Parmi ces besoins il en est

un qui prime tous les autres, c'est celui du bois de construction. Il faut à ces populations du bois pour la construction de leurs maisons d'habitation, de leurs granges, de leurs étables et de tous leurs bâtiments. Ce bois, où se le procureront-ils? Ce n'est certes pas dans la partie du pays qu'ils habitent et qui est le théâtre de leurs travaux, puisque, dans cette contrée, le bois de construction manque.

Mais, heureusement pour nous, les autres parties du chemin, celle qui se trouve comprise entre Moncton et Québec, et celle qui traverse les montagnes Rocheuses, sont riches en essences de tout genre; et du moment que le chemin sera en exploitation, il s'établira un commerce important entre toutes les régions qu'il traversera. Ce n'est pas tout. Il y a un autre genre de commerce qu'on semble mettre en oubli ou passer sous silence à l'heure qu'il est, quoiqu'il soit de la plus haute importance; c'est le commerce des bestiaux. J'ai à peine besoin de le dire, les terrasses des montagnes Rocheuses sont peut-être aujourd'hui les meilleures terres à pâturage du monde entier, et les troupeaux de bestiaux domestiques dans ces districts à pâturage deviennent aussi nombreux que l'étaient jadis les troupeaux de bisons. Il faut à ce commerce un débouché vers l'océan. La nouvelle ligne, si courte, si directe, et favorisée par le climat du pays qu'elle est appelée à desservir, est une ligne idéale au point de vue de cette grande industrie. L'expéditeur, quand il débarquera ses bestiaux à Québec, à Saint-Jean ou à Halifax, se trouvera en mesure de réaliser le véritable idéal du trafic, puisqu'il pourra les transborder immédiatement sur les voies ferrées, sans perte de poids.

Il est une autre considération, encore plus importante à certains égards, c'est celle du commerce avec l'Orient. Toutes les nations se disputent le commerce du Japon et de la Chine, et il n'y a pas un pays aussi bien situé que le Canada, pour l'accaparer.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour comprendre que la route, d'Europe aux ports canadiens, est la plus courte de toutes les routes ouvertes au commerce européen. Etudiez le tracé de la nouvelle ligne et vous constaterez qu'elle est la plus courte de toutes celles qui traversent le continent américain. Etudiez sur la carte la route de Port Simpson à la côte du Japon et vous verrez qu'elle est la plus courte de toutes les lignes entre ce dernier pays et le continent américain. Toutes ces considérations nous ont convaincus du devoir impérieux de ne pas temporiser, mais de pourvoir immédiatement à la construction d'un chemin de fer comme celui que je viens d'indiquer, s'il nous est possible de l'obtenir à des conditions raisonnables.

Maintenant, je dois communiquer à la Chambre le texte même des stipulations relatives à l'établissement de cette voie ferrée. Mais et adversaires seront fort étonnés de leur incontestable excellence ou je me serai