

de fer au Grand-Tronc-Pacifique pour une période de 56 ans. Ce chemin de fer devrait appartenir entièrement à l'Etat ou à une compagnie. Je suis, d'un autre côté, en faveur du grand plan élaboré par le leader de l'opposition. C'est un contre-projet qui n'imposera aucune charge à nos populations, et établira un parfait équilibre entre les routes de terre et d'eau.

C'est un contre-projet qui aura pour effet d'abaisser les taux de l'est à l'ouest, et de l'ouest à l'est, et de mettre en contact plus intime nos centres industriels de l'est avec les régions de blé de l'ouest. C'est enfin là un projet qui va nous donner un chemin de fer idéal de l'Atlantique à Winnipeg. Nos intérêts, ainsi confiés au chef de l'opposition, sont entre bonnes mains, et c'est là un projet bien digne du grand parti politique qui nous a donné la Confédération, qui a entrepris et mené à bonne fin le Pacifique Canadien, et qui s'est fait l'initiateur d'une politique véritablement nationale.

M. W. S. MACLAREN (Huntingdon) : Je crois devoir vous faire mes excuses, M. l'Orateur, pour entreprendre d'adresser en ce moment la parole sur un débat qui dure depuis le 11 du mois courant. Je crois que je suis le soixante-quinzième membre de cette Chambre qui vient prendre part à ce débat. Ce parlement est le troisième dont j'aie fait partie, et je crois que le plus long débat, à venir jusqu'ici, a été celui qui s'est engagé sur le budget, en 1901, alors que 70 orateurs adressèrent la parole. Mais ce débat mémorable ne dura cependant qu'onze jours, alors que nous touchons au quinzième ou seizième jour du débat qui nous occupe actuellement. Ainsi, je le répète, c'est se montrer très téméraire que d'entreprendre de venir en dire plus long à ce sujet. Je puis, cependant, vous donner d'avance cette satisfaction que je vais être très bref. Alors que l'honorable député de Cornwall et Stormont était à nous adresser la parole, j'ai pris note de ce qui se passait à la gauche de cette Chambre, et j'ai remarqué que l'honorable député n'avait à un moment donné que douze de ses amis à ses côtés, quand l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) est survenu, ce qui nous a donné la douzaine légendaire du boulanger. J'ai aussi remarqué qu'alors qu'il parlait il y avait plus de députés à la droite qu'à la gauche de cette Chambre. Je le répète, je ne veux pas vous faire un long discours. J'ignore si je pourrai exactement me limiter à l'espace de temps pris par mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver), qui a parlé dix minutes. Mais j'essaierai, dans tous les cas, d'approcher du record de la brièveté, détenu par M. Oliver, en essayant de ne pas dépasser celui qui l'approche de plus près, et qui est le discours de l'honorable député de Trois-Rivières, qui a duré douze minutes. Sous le rapport de la brièveté, je crois que nous

sommes en avant de la gauche, bien que cependant, je doive admettre en toute justice que la somme de tous nos discours réunis représente plus de temps.

Pour ce qui est de ce projet du Grand-Tronc-Pacifique, il y avait à l'origine certains détails qui ne me disaient rien de bon. Alors que je prenais part aux séances du comité des chemins de fer, j'ai remarqué une chose au sujet des chartes que je n'aimais pas du tout. Je veux parler de la bonne volonté qu'on témoigne à accorder des chartes à des promoteurs qui prétendent être parfaitement en mesure de construire des chemins de fer, alors que la première personne venue peut trouver toutes les raisons possibles d'en douter. Quand ce projet a été tout d'abord élaboré, il y avait là un certain nombre de lanceurs d'affaires, absolument comme la chose se voit d'habitude chaque fois qu'il s'agit de mettre sur pied un projet quelconque. Je n'aimais pas ce côté de la situation ; mais toutes mes appréhensions disparurent quand j'appris que le Grand Tronc était intimement mêlé au Grand-Tronc-Pacifique. Vous devez vous rappeler que quand le sujet a été présenté devant le comité des chemins de fer, on demanda à sir Charles Rivers-Wilson, qui était présent, si le Grand Tronc était intéressé à ce projet, et la réponse fut que le Grand Tronc donnerait à l'entreprise son appui moral.

Mais cela ne me donnait aucune satisfaction, parce que je ne voulais pas que l'entreprise de ce chemin de fer tombât entre les mains de certains lanceurs d'affaires. Mais je ne trouvais plus rien à dire quand j'appris que le Grand-Tronc était intimement mêlé à cette entreprise. Vous savez tous à quoi vous en tenir sur les garanties que peut offrir une compagnie comme le Grand Tronc, quand il s'agit de construire un chemin de fer. Cette compagnie a déjà construit bien des milles de chemins de fer dans les anciennes provinces, et a aussi beaucoup amélioré toutes ses lignes, et selon moi il est très important pour nous que le Grand Tronc ait décidé de s'associer à cette entreprise et de prendre l'affaire en main. Je crois que cela seul nous est une garantie non seulement que ce chemin sera construit, mais aussi qu'il sera exploité à notre satisfaction.

Il y a, maintenant, dans ce débat, quelques points qui m'ont frappé et sur lesquels j'avais tout lieu de supposer que les honorables membres de cette Chambre étaient d'accord. L'un de ces points, est que le besoin se fait évidemment sentir de plus de communications par chemin de fer entre l'est et l'ouest du Dominion. Pendant les deux dernières sessions et la première partie de la session actuelle, je ne crois pas qu'il y ait eu un seul membre de cette Chambre qui n'ait pas cru que la nécessité se faisait sentir de plus de communications quelconques par chemin de fer entre l'est et l'ouest. Vous vous rappelez sans doute les lamenta-