

majorité de la députation est disposée à faire franc jeu aux chemins de fer nationaux du Canada. Or, sans qu'il soit question spécialement du projet de la baie-d'Hudson on me propose certaines choses qui ne seraient pas juste à l'endroit de nos chemins de fer nationaux. Toute notre situation dans le domaine du transport est plutôt difficile, en ce qui regarde l'agrandissement—et qu'on me permette ici d'exprimer une opinion personnelle. C'est que lorsqu'on entreprend la réalisation de projets de transport on devrait avoir deux choses présentes à l'esprit et parfois rien qu'une. Le gouvernement d'un pays doit dans la mesure du possible fournir aux habitants du pays les moyens de réussir dans la carrière qu'ils ont embrassée. Le gouvernement ne peut pas leur assurer le succès; à certains ce dernier est impossible de réalisation: dès leur naissance ils sont inaptes au succès ou s'ils étaient bien doués au commencement ils se sont gâtés. Mais le Gouvernement, en tant que la chose est possible, devrait tout mettre en œuvre, pour assurer le succès individuel des habitants du pays. Il suit de là—et j'attire là-dessus l'attention de la Chambre puisqu'elle représente tout le Canada—que le Gouvernement pourrait se voir dans l'obligation de construire des chemins de fer qui ne payeraient pas, voire même ne pourraient pas payer, leur entretien pendant bien des années; mais en même temps l'intérêt général de tout le pays exigerait la mise en valeur de certaines régions afin d'assurer la subsistance à une certaine partie de la population.

A ce sujet voici mon opinion: le Parlement ne doit pas demander à la compagnie des chemins de fer nationaux de se rendre responsable des déficits à venir mais si nous connaissons certains projets qu'il est nécessaire ou sage d'adopter dans l'intérêt du Canada en général alors le Parlement national doit prendre la responsabilité de la mise à exécution de ces projets et des frais qu'ils entraînent au lieu de les faire retomber sur la compagnie.

Mon avis est que le débat d'aujourd'hui a été plus étendu et aussi instructif, pour ne pas dire plus, que n'importe quelle discussion que nous avons eue déjà à ce sujet. Mes honorables collègues qui ont adressé la parole ont prouvé qu'ils avaient beaucoup lu. Je vois qu'ils ont dû aller souvent à la bibliothèque. Ils ont cherché à prendre tous les renseignements voulus pour pouvoir exposer leurs raisons au Parlement.

Je ne veux pas entamer une discussion, mais j'aimerais à dire un mot du canal de Welland qu'ont mentionné un ou deux de nos collègues. Je m'avoue coupable de bien des fautes, si faute il y a, et, entre autres, d'avoir entrepris les travaux topographiques pour l'élargis-

[L'hon. M. Graham.]

sement du canal de Welland. Si je l'ai fait, ce n'est pas pour l'est du Canada, mais bien pour l'ouest et à la demande réitérée des cultivateurs des plaines, qui ont insisté à plusieurs reprises pour qu'on élargisse le canal de Welland, afin de réduire si possible les frais de transport de la tête des Grands lacs à la mer. Le canal de Welland n'a pas été fait pour l'Est plus que pour l'Ouest; il a été fait pour l'ensemble du Canada et c'est dans ce sens que nos honorables collègues devraient envisager cette dépense. Sans notre région de l'Ouest qu'est-ce qui aurait pu nous induire à élargir le canal de Welland? C'est le blé, le produit des prairies de l'Ouest qui, avant tout, a poussé le Gouvernement à entreprendre l'élargissement du canal de Welland. Quand il sera terminé, même si l'on tarde à creuser le Saint-Laurent, il aura son utilité parce qu'il permettra aux gros navires de s'avancer plus loin vers l'est, avant de transborder leur cargaison dans de plus petits navires pour aller jusqu'à Montréal.

On a dit qu'on avait réservé des terrains pour le chemin de fer de la baie d'Hudson. J'hésite toujours à discuter les lois, n'étant pas moi-même un membre du barreau, mais je donnerai quand même mon avis afin qu'on sache bien ce qui s'est passé. Nous voyons dans la loi de 1906, au paragraphe C de l'article 6, la disposition suivante:

Faire une concession gratuite de terres, n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et n'excédant pas douze mille huit cents acres par chaque mille au delà des limites du Manitoba, pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer canadien du Pacifique et la baie d'Hudson.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre veut-il lire la première partie de l'article?

L'hon. M. GRAHAM: Oh, oui.

Le Gouverneur en conseil peut concéder du terrain à titre gratuit, etc.

Cela confirme, je crois, ce que je veux dire. Il est stipulé dans cette loi que le Gouverneur en conseil peut concéder du terrain à titre gratuit pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson à partir d'un certain point sur la ligne du Pacifique Canadien. Cela se passait en 1906. Il est donc évident que le Gouverneur en Conseil, en 1906, avait au moins le droit de réserver certains terrains à la construction d'une voie ferrée, à partir d'un point donné sur la ligne du Canadien Pacifique jusqu'à la baie d'Hudson. Maintenant, si nous regardons la loi de 1908, connue sous le nom de Loi des terres fédérales, nous trouvons que, en vertu de l'article 27, un colon a droit de préemption, et bien qu'on ne dise rien du chemin de fer de la baie d'Hudson ou d'une partie quelconque de cette ligne, les dé-