

suis favorable à ce nouveau projet, mais il en coûtera plus pour le réaliser, surtout si l'on entend prolonger l'Intercolonial jusqu'à la côte de l'océan Pacifique, qu'il n'en coûterait pour entrer en possession du chemin de fer du Pacifique lui-même.

Voilà comment on pourra résoudre tout de suite le problème des frais de transport, établir une ligne transatlantique rapide et faire servir les chemins de fer du Canada au développement de celles de nos villes qui se trouvent retirées sur les bords de l'Atlantique, et il en coûtera moins de \$50,000,000 pour y arriver. L'Etat n'aurait rien de plus à payer pour faire face aux différentes obligations relatives à l'Intercolonial, attendu que le trafic est suffisant déjà pour répondre aux exigences qui peuvent survenir de ce côté. De fait, au lieu de subir les tarifs élevés qui existent aujourd'hui, on pourrait opérer la conversion du capital sur une base de 2½ à 3 pour 100, et il résulterait de cette source, comme d'une foule d'autres, des avantages considérables. Le moindre retard peut nous exposer au danger de voir passer aux mains des capitalistes américains non seulement nos chemins de fer, mais aussi nos terrains houillers. D'ailleurs, il se prépare une révolution aux Etats-Unis; c'est ce qu'a laissé soupçonner certaine caricature récemment publiée dans un journal de New-York où l'Oncle Sam dit à MM. Morgan, Rockefeller et autres spéculateurs représentés par des jeunes gens en train de remplir un sac avec des chemins de fer: "Je vais m'en emparer lorsque vous les aurez mis tous dans un seul et même sac." Telle est la situation aux Etats-Unis. Le gouvernement éprouve beaucoup de difficultés, au point de vue constitutionnel, à y nationaliser les chemins de fer, mais au Canada il suffirait que la Chambre des Communes adoptât une résolution à cette fin, et en câblant en Angleterre, le ministre des Finances pourrait, en vingt-quatre heures, se procurer l'argent nécessaire à la prise de possession de nos chemins de fer; la réalisation de ce projet serait donc assez facile.

Le prolongement de l'Intercolonial représente, aujourd'hui, une des meilleures sources de revenu de l'Etat. J'apprends que le ministre des Chemins de fer est favorable à l'idée de prolonger les chemins de fer nationaux. S'il en est ainsi, il a droit à des félicitations. Quant à l'Intercolonial, il faut le prolonger encore. Le peuple se plaint, il faut le satisfaire, et le moyen d'y réussir, c'est de cesser de subventionner les chemins de fer et de leur sacrifier le domaine public.

On va peut-être m'objecter que l'exécution d'un pareil projet favoriserait la corruption et la maladministration? Pour moi, fallût-il lui accorder un salaire de \$100,000 par année, je serais disposé à requérir même à ce prix, les services de Hays, l'homme le plus compétent d'Amérique, pour l'administration de nos chemins de fer au profit du peuple et indépendamment de tout esprit de parti ou de considération politique. Et

M. MACLEAN.

je suis certain qu'on peut trouver un administrateur comme celui-là. Peut-être réussirions-nous à en trouver trois à bien meilleure composition, mais, à tout événement, le problème dont il s'agit est très sérieux, il faut le résoudre, et, par suite, il est nécessaire que la Chambre et le public y consacrent sans retard toute leur attention.

Le gouvernement devrait aussi nous dire ce qu'il ferait si, en s'éveillant un bon matin, il s'apercevait que nos deux grandes lignes de chemins de fer sont passées aux mains de cet omnipotent syndicat qui commande, pour ainsi dire, à tout ce qu'il y a de chemin de fer et de terrains heuillers aux Etats-Unis, qui commande également à la Compagnie Standard Oil, à l'industrie du fer et aux banques. Cette corporation qui compte dans son sein M. Morgan, le plus grand banquier de l'univers, prend le Canada comme point de mire de ses efforts, et grâce au capital et à la puissance dont elle dispose, elle pourrait rayer le nom du Canada de la mappe du monde et c'est la seule puissance qui le pourrait.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Non, non!

M. MACLEAN: Je suis heureux d'entendre dire à l'honorable Directeur Général des Postes que cette puissance même ne le pourrait pas. Je sais quelqu'un qui a tenté l'effort, il y a quelques années, et n'a pas réussi. J'appelle la plus sérieuse attention de la Chambre et du pays sur la situation actuelle et je prie le gouvernement de vouloir bien nous dire ce qu'il se propose de faire, dans les circonstances.

Le PREMIER MINISTRE: Sans vouloir blesser mon honorable ami, je ne permettrai de lui dire, s'il est sérieusement attaché à la réussite du projet dont il vient de parler, il n'a pas pris le bon moyen de faire triompher ses vues. L'achat du Pacifique est chose assez importante pour que le gouvernement réfléchisse avant d'essayer à la conclure; aussi a-t-il eu tort d'en parler à la Chambre sans l'en avoir prévenu. C'est pourquoi, dès l'ouverture de cette session, je crois devoir faire remarquer que nous devrions nous en tenir, autant que possible, à l'ancienne règle et ne rien soumettre à l'attention de la Chambre sur une motion d'ajournement si ce n'est en cas d'urgence.

M. MACLEAN: Ecoutez, écoutez!

Le PREMIER MINISTRE: Dans le cas actuel, il n'y a rien qui presse; on peut attendre jusqu'à demain. Ce n'est pas trop de vingt-quatre heures d'avis pour procéder à la discussion de cette affaire. Si mon honorable ami tient, malgré tout, à soumettre la question tout de suite, il peut le faire sans violer les règlements, en la signalant à la Chambre lorsqu'il sera proposé que celle-ci se forme en comité des subsides, ce qui aura lieu dans quelques