

cellent. Quant à moi, je suis prêt à appuyer ce projet de mon vote, et à me présenter de nouveau devant mes électeurs de Huntingdon pour justifier de ma conduite à cet égard.

Encore une autre remarque, et j'en aurai fini, car j'ai promis d'être bref. Cette Chambre comprend deux partis : le parti du gouvernement et l'opposition. Je crois qu'on me concédera que les membres de la droite sont tout aussi intelligents que les membres de la gauche. Je ne veux pas prétendre à rien de plus, mais j'ai tout lieu de croire qu'on voudra bien admettre que nous pouvons, tout autant que la gauche, décider ce qui peut convenir au pays. Nous sommes une cinquantaine de plus que du côté de la gauche, et cela doit compter pour quelque chose. Nous sommes revenus au pouvoir en 1896 avec une bonne majorité, et cette majorité était encore plus considérable en 1900. A venir jusqu'à ce temps-là, le pays s'est déclaré satisfait de notre administration. Je ne vois pas qu'il y ait beaucoup de protestations dans le pays, du moins parmi les libéraux, contre ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. Quelques-uns des journaux conservateurs, entre autre le "Mail and Empire", ne sont pas justifiables de s'exprimer comme ils le font au sujet du pays que ce chemin de fer doit traverser, et ce n'est pas ainsi qu'ils agiraient dans des circonstances différentes. Je crois que nous devons envisager cette question largement. Je crois que nos chefs ont donné à cela toute la considération possible. Bien entendu, les honorables gentlemen de la gauche blâment le gouvernement de n'avoir pensé à cette affaire que trois ou quatre mois, et cependant ils ne tarissent pas d'éloges sur le compte de l'honorable leader de l'opposition parce qu'il a pu proposer son contre-projet après n'y avoir pensé que trois ou quatre jours. J'ignore s'ils croient que c'est à cela qu'il faut mesurer les capacités du très honorable leader du gouvernement comparativement à celle du leader de l'opposition, mais quant à nous ce n'est pas à cette enseigne que nous nous logeons. Je crois, au contraire, que ce projet a été longuement mûri, et le pays nous approuvera de le soutenir de nos votes. Quant à moi, je suis prêt à donner mon vote. Certaines gens de mon comté ont pu peut-être s'imaginer que je chercherais ici à m'échapper par la tangente, mais ce n'est pas ainsi que je suis fait. Si je vois qu'un projet a du bon, je suis prêt à l'appuyer, non seulement de mon vote mais en le défendant par la parole devant cette Chambre. Je vous remercie, M. l'Orateur, de la bonne attention que vous m'avez prêtée. Je regrette qu'il n'y ait pas plus de députés présents en ce moment, mais je suppose qu'il faut s'attendre à ces abstentions, et je ne fais de reproches à personne. Ce débat menace de devenir un véritable ennui, d'autant plus qu'au point où nous en sommes il nous est impossible de ne pas tomber dans des répétitions fastidieuses. J'espère que nous

M. MACLAREN (Huntingdon).

en aurons bientôt fini, et je ne doute nullement de ce que sera le vote en cette Chambre ou de ce que le pays en décidera. Je ne doute nullement que l'électorat saura, en temps voulu, ratifier le vote de ceux qui vont bientôt avoir l'occasion, en cette Chambre, d'appuyer le gouvernement.

M. HENRY CARGILL (Bruce-est) : Je considère, M. l'Orateur, que c'est là la question la plus importante que cette Chambre ait eu à traiter, depuis que j'ai l'honneur d'en faire partie, et je présume que mes électeurs aimeront à savoir pour quelles raisons je pourrais m'opposer à ce projet ou l'accepter. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans aucuns détails, ni de citer beaucoup de chiffres. Je veux simplement vous dire ce que l'on doit, dans mon humble opinion, penser de tout cela. J'ai suivi attentivement ce débat, depuis que ce bill a été mis en discussion dans le comité des chemins de fer, et je vais vous rappeler par quelles phases ce débat a passé. J'ai lu dans le numéro de la "Canada Gazette" paru vers le 15 décembre dernier que le Grand-Tronc-Pacifique devait présenter une demande, à la prochaine session du parlement pour une charte leur permettant de construire et d'exploiter un chemin de fer depuis North-Bay jusqu'à un point quelconque de la côte du Pacifique. Le parlement fut convoqué, et une demande fut présentée pour cette charte devant le comité des chemins de fer. Quand cette demande fut faite, la ligne projetée partait de Québec au lieu de North-Bay et il était question de se rendre à Port-Simpson, sur la côte du Pacifique. A une réunion du comité des chemins de fer, un député des provinces maritimes—je crois que ce fut l'honorable député de Cumberland—émit l'avis qu'on ferait bien de prolonger la ligne plus à l'est jusqu'à Moncton. Cette proposition fut adoptée. Une charte fut alors accordée au Grand-Tronc-Pacifique, donnant droit à cette compagnie de construire un chemin depuis Moncton jusqu'à Port-Simpson, sur la côte du Pacifique. Mais avant cela, le chemin de fer Transcanadien était entré en scène pour rappeler que le parlement lui avait déjà accordé une charte pour la construction d'un chemin à partir de Québec au nord du lac Abbitibi à travers les provinces de Québec et d'Ontario, le nord du lac Winnipeg, les prairies et la Colombie Britannique, jusqu'au littoral du Pacifique. Cette compagnie fit valoir qu'elle avait déjà dépensé beaucoup d'argent en explorations et études et il arriva que le gouvernement allait se trouver avoir à faire face à l'éventualité de subventionner deux chemins de fer au lieu d'un. C'est alors que des arrangements furent conclus, afin de fondre les deux chartes en celle dont le projet a été soumis à cette Chambre. Après avoir examiné sur la carte le tracé du Transcanadien et avoir entendu ce que les promoteurs de ce projet avaient à dire sur les ressources du pays