

mon appui au projet du gouvernement, parce qu'il ne résoud pas les difficultés actuelles, tout en mettant à la charge du pays une obligation qui retardera et empêchera son développement sous d'autres rapports pour plusieurs années à venir.

J'espère donc, M. l'Orateur, que le gouvernement va changer d'idée et qu'il va retirer ce bill et ce contrat, afin de soumettre un autre projet basé sur la proposition énoncée par le chef de l'opposition. Si les honorables ministres ne peuvent suivre cette ligne de conduite, alors, avant de demander à la Chambre de prendre le vote sur cette question, ils devraient en appeler au peuple et lui permettre de se prononcer sur cette question, et s'ils veulent en agir ainsi, le succès de notre cause est assuré.

M. MURRAY (Pontiac) : M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention de prononcer un long discours, car je considère que cette question a été discutée à fond par les deux partis et qu'il ne reste plus aucun nouvel argument à invoquer. On a prononcé de longs discours et épuisé le sujet, mais comme mes commentants sont très intéressés dans cette importante question des transports, ayant eu beaucoup à souffrir dans le passé, je crois de mon devoir de dire quelques mots à ce sujet. Je représente un des comtés les plus étendus de la province de Québec, le comté de Pontiac, qui commence à Quyon et s'étend jusqu'à la ligne de division des eaux, et s'il y a un comté dans tout le Canada qui ait à souffrir de l'absence de moyens de transport, c'est bien le comté de Pontiac. Il y a plusieurs années passées, mes commentants accorderent une subvention considérable au chemin de fer de Pontiac et de la Jonction du Pacifique, mais ce chemin n'a pas encore dépassé Waltham. La partie supérieure de mon comté est absolument dépourvue de moyens de transport par chemin de fer. Il y a bien, il est vrai, l'embranchement de chemin de fer qui part de Mattawa, dans la province d'Ontario, pour se rendre à Témiscamingue et Kippewa, dans la province de Québec.

Encore une fois, M. l'Orateur, cette question intéresse vivement mes électeurs, et tout naturellement ils s'attendent à ce que je prenne part à ce débat.

La question du transport à bon marché mérite d'attirer l'attention de tous les membres de cette Chambre sans distinction de parti. Elle devrait être discutée en laissant de côté tout esprit de parti. Le député de Bothwell (M. Clancy) est un orateur qui parle avec bon sens. J'ai eu l'honneur de siéger avec lui dans la législature, et je le connais pour un homme habile et un orateur distingué. J'ai eu le plaisir de lui entendre dire l'autre jour que nous devions discuter ces questions sur leurs propres mérites, mais, à son point de vue, comme à celui d'un grand nombre d'autres députés, le projet du gouvernement ne semble avoir aucun mérite, et tout le bon sens se trouve dans la proposition soumise par le chef de la gauche. Si je voulais suivre le même

genre d'argumentation, je pourrais l'appliquer dans un sens opposé, et dire que le projet soumis par l'honorable député (M. Borden) est sans valeur. Mais, encore un fois, nous devons placer la discussion de cette question au-dessus des intérêts de parti. Je ne crois pas devoir briguer de nouveau les suffrages des électeurs qui m'ont envoyé ici.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député (M. Murray) s'en irait-il au Sénat ?

M. MURRAY : Je dois dire à mon honorable ami (M. Hughes) que je n'accepterais pas un siège au Sénat. Je crois qu'il y a longtemps que je pourrais y siéger, si je l'avais voulu, mais je n'accepterais pas la position, car je n'ai pas foi dans cette institution. Je refuserais également la position de ministre, si on me l'offrait aujourd'hui. Je ne prétends pas dire pour cela que je suis digne de cette haute distinction, ou que je possède les qualités voulues pour remplir un poste aussi important, non, ce n'est pas là mon intention, seulement j'ai décidé de me retirer de l'arène politique, et de rentrer dans l'obscurité, si je puis me servir de cette expression, en autant que la politique y est concernée. Mais du moment que je représente encore le comté et les électeurs de Pontiac, je considère qu'il est de mon devoir d'exprimer mon humble opinion lorsque nous sommes appelés à nous prononcer sur des questions de cette nature. Je n'entreprendrai pas de citer des chiffres ou des faits, seulement je dis que lorsque nous en venons à étudier le mérite de ces propositions, je ne vois pas en quoi l'opposition a établi sa prétention. Je suis bien prêt à admettre que le projet soumis par le gouvernement est tout aussi nouveau pour moi qu'il l'est pour le peuple de ce pays, mais nous traversons une période de progrès et il faut que nous sachions être à la hauteur de la situation.

Je ne suis ni avocat ni médecin, et je n'ai pas l'avantage de l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Vrooman), qui a prononcé un discours si soigneusement préparé, mais je suis un homme d'affaires et c'est en cette qualité que j'envisage la question et que je demande à la Chambre ce qu'il en serait aujourd'hui d'Ontario, si le Canadien du Pacifique n'avait pas été construit, et ce qu'il en serait aujourd'hui du Canada, si le Grand Tronc n'avait pas été construit. J'ai entendu des membres de la droite se plaindre des taux exorbitants exigés par cette compagnie, mais, malgré cela, je dis que la construction de ce chemin de fer a grandement contribué au développement de notre pays. Que seraient les Territoires du Nord-Ouest à l'heure actuelle, dans quel état se trouveraient nos mines de fer du lac Supérieur, nos mines d'or, de nickel et d'argent, si le Canadien du Pacifique n'eût pas été construit ? Après l'expérience que nous avons eue de la construction de ce grand chemin de fer transcontinental, je crois que nous pouvons envisager avec faveur ce projet qui est appelé à établir une