

parti qui se contente de singer les méthodes cluante qu'il est dangereux de confier à un parti qui se contente de singer les méthodes de ses adversaires l'administration des affaires publiques.

Après tout, ce misérable gâchis à propos du Transcontinental est pour ainsi dire dû à la vanité de nos adversaires, qui ont cru qu'ils pourraient certainement jeter du lustre sur leur parti, en se contentant d'imiter la politique conservatrice. Il n'y a pas de doute que le parti libéral-conservateur s'est acquis de grands mérites, pour avoir mené à bonne fin la construction du Pacifique-Canadien. C'était une énorme entreprise. Les hommes d'Etat distingués qui étaient alors à la tête du parti libéral-conservateur allèrent leur chemin, en dépit des doutes de leurs amis et de l'opposition qu'ils rencontrèrent de la part des libéraux, et ils menèrent à bien l'entreprise, tout en récoltant de la gloire et des mérites. Au bout d'un certain temps, ils se trouvèrent enfin placés dans cette heureuse situation que, même ceux qui avaient dénoncé le projet, furent obligés de leur décerner des éloges bien à contre-cœur. M. Fielding lui-même, lorsqu'il présenta en Parlement le projet de loi du Transcontinental, paya un magnifique tribut d'éloges aux chefs du parti conservateur, mais il laissa échapper en même temps le motif secret qui avait déterminé le Gouvernement libéral à entreprendre la construction de ce chemin de fer. Si vous voulez bien me le permettre, je vous citerai un passage du discours qu'il prononça alors, et qui est inséré aux Débats de 1903, à la page 8591. Voici les paroles proférées par M. Fielding :

On avouera, peut-être dès aujourd'hui, que des erreurs ont été commises relativement à un tracé, aux subventions en terres et, à la lumière des connaissances nouvelles, on verra qu'il s'est fait des choses qu'il aurait mieux valu ne pas faire. Je veux bien croire que cela a été le résultat des difficultés qui existaient alors et du fait qu'il fallait construire vite. Pour ma part, je n'hésite pas à dire que le parti libéral entretenait des craintes qui ne se sont pas justifiées. Je ne me sens pas disposé à me livrer à des critiques injustes. J'avoue franchement qu'étant encore jeune à cette époque j'ai été porté à craindre et à m'alarmer. Aujourd'hui, je déclare que la politique du parti conservateur, sauf les restrictions que j'ai faites, aurait été légitime et, à cet égard, le parti conservateur a le droit d'être fier de ce qu'il a accompli.

Mais si l'hésitation et le doute étaient permis en 1871 et en 1887, ils ne le sont plus aujourd'hui. Nos contradicteurs n'apprendront-ils donc rien? L'expérience a rendu les libéraux plus sages.

Quelle était cette expérience?

M. SCHAFFNER: Le pays a acquis de l'expérience.

[M. Davidson.]

M. DAVIDSON: C'est vrai. Depuis ce temps, le pays a acquis une expérience qui lui a coûté très cher. Quelle expérience avait donc acquise M. Fielding? Son raisonnement était très simple. Il consistait à dire: puisque le parti conservateur s'est grandi en construisant un chemin de fer transcontinental, nous allons nous grandir nous-mêmes en en construisant un autre. Et le parti libéral de répéter: Sir John A. Macdonald s'est acquis la réputation d'un grand homme d'Etat, parce qu'il a construit une ligne transcontinentale; et bien! que notre chef recueille le même honneur. C'est là l'unique raison qui a décidé le parti libéral à se lancer dans cette aventure, en dépit des sages avis qui furent donnés au gouvernement du jour. Le ministre qui était supposé le mieux s'y connaître en matière de chemin de fer, de tout le cabinet, c'était le ministre des Chemins de fer et Canaux du temps; il s'opposa si résolument au projet qu'il abandonna son parti et remit son portefeuille plutôt que d'approuver la politique du gouvernement sur ce sujet. Son projet, —et c'était un projet qui avait du bon sens, —c'était d'acquérir la propriété du Canada-Atlantique, de prolonger l'Intercolonial jusque dans l'Ouest, d'en faire la grande route nationale par où passerait le trafic de l'Ouest et d'en faire une entreprise prospère, au lieu de construire une voie ferrée qui était destinée à faire concurrence au chemin de fer du gouvernement qui ne possédait pas alors un trafic suffisant pour garantir ses frais d'exploitation.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

### Reprise de la séance.

#### 3e LECTURE.

1. Du bill (n° 10) déposé par M. Macdonell, concernant la compagnie de traction, d'éclairage et de force de Barcelona (à responsabilité limitée).

2. Du bill (n° 22) déposé par M. A. K. Maclean, concernant la compagnie brésilienne de traction, d'éclairage et de force (à responsabilité limitée).

3. Du bill (n° 23) déposé par M. Northrup, concernant la "British America Nickel Corporation" (à responsabilité limitée).

#### ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE D'ASSURANCE "PREMIER."

La Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Blondin, afin de délibérer