

M. le **PRESIDENT** : L'honorable sénateur a droit à la parole sur la motion de la 3e lecture, sans déposer une motion d'amendement.

L'honorable M. **DAVIS** : Je peux prendre la parole sur la 3e lecture ?

L'honorable M. **POWER** : Certainement.

L'honorable M. **DAVIS** : Je parlerai donc sur la 3e lecture du projet de loi.

Sans vouloir abuser des instants du Sénat, j'aimerais à faire quelques observations se rapportant à ce projet. Je rappellerai que si j'ai combattu ce projet de loi dans la discussion devant le comité, c'est parce qu'il contenait des dispositions qui, selon moi, ne devraient jamais entrer dans aucun bill relatif aux chemins de fer.

L'honorable M. **GIBSON** : Je soulève la question de règlement. L'honorable sénateur a déjà pris la parole sur la proposition tendant à la 3e lecture du projet de loi ; je désirerais que M. le président informe le Sénat si notre collègue peut parler deux fois à l'occasion de la même motion.

L'honorable M. **WATSON** : Notre collègue a pris la parole sur la proposition d'amendement faite par l'honorable sénateur de Wellington, qui a été repoussée.

L'honorable M. **McMULLEN** : La question de règlement n'est pas fondée. Tout membre a droit de prendre la parole sur toute motion.

L'honorable M. **MACDONALD (C.-A.)** : Mais pas une deuxième fois.

L'honorable M. **WATSON** : L'honorable sénateur a pris la parole sur la proposition d'amendement faite par notre collègue de Wellington, mais non pas sur la motion tendant à la troisième lecture. Par conséquent, la question de règlement n'est pas fondée.

L'honorable M. **KERR (Toronto)** : Je demanderai à notre collègue de retirer son rappel au règlement.

M. le **PRESIDENT** : Notre collègue a droit à la parole sur la motion déposée.

L'honorable M. **DAVIS** : Avant de reprendre la suite de mes observations sur la motion dont le Sénat est saisi, je désire répondre à certaines allégations de l'honorable sénateur de Lincoln touchant ce projet. Je n'approuve pas ce bill et je vais expliquer pourquoi. Chaque fois que j'exprime un avis

Hon. M. **DAVIS**.

dans une question, notre collègue de Beamsville me prête à tout coup des idées que je n'ai point, et il a fait la même chose aujourd'hui. Quand j'ai critiqué ce projet de loi, je n'ai pas dit que j'étais hostile au principe qui est à sa base. J'ai dit que si ces gens obtenaient l'autorisation de construire leur chemin de fer jusqu'à la ville d'Edmonton, soit environ une longueur de 2.000 milles, ils pourraient bien attendre quelques années encore pour exiger la concession du reste de leur projet jusqu'à la baie, que d'ici là l'autre compagnie qui a commencé des travaux dans cette direction pourrait se procurer les fonds nécessaires à l'achèvement de la ligne jusqu'à la baie d'Hudson.

Voici le texte de l'article premier :

Considérant qu'il a été présenté une pétition demandant que les dispositions législatives ci-dessous énoncées soient établies et qu'il est à propos d'accéder à cette demande : A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète :

1. Sir Henry Mill Pellat, de la cité de Toronto, province d'Ontario, chevalier ; Benjamin F. Pearson, manufacturier, de la cité d'Halifax, province de la Nouvelle-Ecosse ; John Thomas Bethune, agent financier, de la cité d'Ottawa, province d'Ontario ; Hugh Blain, marchand en gros de la cité de Toronto ; et Emmanuel Tassé, journaliste, de la cité d'Ottawa, ainsi que les personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie, sont constitués en corporation sous le nom de "The Pacific and Eastern Railway Company", ci-après appelée "la compagnie".

Je ne m'exprimerai point à l'égard des promoteurs qui nous demandent cette concession les craintes que j'ai entendues formuler tout à l'heure. J'ai de ces messieurs la meilleure opinion. M. Pellatt réside dans ce pays depuis longtemps, et s'il entreprend de trouver les capitaux nécessaires à l'exécution de cette entreprise, il est en mesure d'y réussir.

J'ai peu de renseignements sur M. Benjamin Pearson, d'Halifax, en Nouvelle-Ecosse. Cependant, on m'a dit que ce monsieur n'avait presque pas d'expérience en matière de chemin de fer et que son concours n'était point nécessairement un gage de succès.

M. John Bethune, d'Ottawa, est un courtier bien connu, et je pense qu'il pourrait aider beaucoup à réunir les capitaux pour une pareille entreprise, s'il veut s'en donner la peine. Je crois qu'il a des relations suffisantes pour réussir. Je ne saurais partager les opinions que j'ai entendu exprimer cet