

pagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton et à Buffalo.

Sur l'article 3 (pouvoirs, etc.).

M. NESBITT: Le chemin de fer de Toronto à Hamilton et à Buffalo est-il en exploitation à l'heure actuelle?

M. LANCASTER: Oui. A Smithville, le chemin de fer Erié et Ontario se raccorde à celui de Toronto à Hamilton et à Buffalo.

M. NESBITT: A combien se chiffrent les obligations émises par la compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton et à Buffalo?

M. LANCASTER: Je ne saurais dire en ce moment.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.

3e LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 49), déposé par sir James Aikins, concernant la compagnie du chemin de fer de Calgary à Fernie;

Le 2e (bill n° 50), déposé par le même, concernant la compagnie du chemin de fer canadien de l'Ouest;

Le 3e (bill n° 54), déposé par M. Macdonell, concernant la Toronto Terminals Railway Company;

Le 4e (bill n° 62), déposé par M. Douglas, relatif à la banque de l'Alberta;

Le 5e (bill n° 61), déposé par M. Midlebro, concernant la Simcoe, Grey and Bruce Railway Company.

2e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 71), déposé par M. Macdonell, concernant la Sterling Life Assurance Company of Canada.

REPRISE DE LA DISCUSSION GÉNÉRALE DU BUDGET.

M. NEELY: Monsieur l'Orateur, à l'heure de la suspension de la séance, j'en étais à faire observer que le ministre des Finances et les amis qu'il compte à la Chambre et au dehors se plaignent amèrement de ce que le gouvernement libéral aurait légué, sous forme de dépenses, un fardeau qui pèse bien lourdement sur le Gouvernement actuel. J'avais fait voir qu'en ce qui concerne le commencement de réalisation de l'entreprise du chemin de fer de la baie d'Hudson, la responsabilité du premier ministre est aussi grande que celle du gouvernement libéral, et que pour ce

[M. T. J. Stewart.]

qui est des dépenses occasionnées par l'établissement du Transcontinental national, le projet avait été soumis au peuple qui en approuva la réalisation, dût-il en coûter peu ou beaucoup.

Il est parfaitement vrai, nous l'admettons, que le coût du chemin de fer Transcontinental national a dépassé les calculs qu'on avait faits à l'origine. Toutefois, nul blâme ne doit retomber sur l'ancienne administration, à moins qu'on ne prouve à la population du Canada que l'argent que le Parlement et qu'elle-même ont voté pour la construction de cette voie ferrée n'a pas réellement été consacré à cette entreprise. J'ai fait voir que ce Gouvernement, dans son désir de prouver que tout l'argent voté à cette fin n'avait pas servi uniquement à la construction de cette voie ferrée, qu'il avait dépensé environ \$100,000 pour acquitter les appointements et les dépenses de deux hommes qui ont consacré plus d'une année de leur temps à l'examen des diverses conventions faites par l'ancien gouvernement pour la construction de la partie du réseau qui s'étend de Moncton à la ville de Winnipeg. Quel a été le résultat de cette enquête? Les feuilles toriées l'ont proclamé à son de trompettes par tout le Canada, avant qu'il ne fût soumis à cette Chambre comme étant l'un des plus grands scandales dont l'histoire du Canada fit mention. Nous trouvons qu'après que ce rapport eut été examiné, disséqué, mis en pièces et refait ensuite par mon honorable ami le représentant de Renfrew-sud (M. Graham), aucun homme public sérieux, nul journal tory respectable n'a fait autre chose que mentionner en passant le contenu de ce rapport qui devait causer un scandale énorme dans notre histoire.

Monsieur l'Orateur, le pays a intérêt à savoir comment on dépense son argent et il lui importe de connaître que les sommes considérables d'argent qu'il a votées pour la construction du chemin de fer Transcontinental national, ont bien été dépensées dans l'exécution de cette entreprise. Le rapport qu'on a eu l'intention, à l'origine, de faire au point de vue de l'intérêt du parti et au point de vue du préjugé montre qu'il en a été ainsi. Mais ce rapport est la revendication la plus éclatante de l'honnêteté et de l'intégrité de l'ancien gouvernement que nous n'avons eue depuis que ce dernier a cessé de diriger les affaires du pays. Si le Transcontinental national n'est pas, s'il ne devient pas dans l'avenir le grand actif national que nous avions espéré qu'il serait, la faute n'en pourra être imputée à l'ancien-