

le bill (n° 92) déposé par M. R. B. Bennett, concernant la compagnie d'assurance-vie "Premier."

M. R. B. BENNETT: Cette compagnie d'assurance, qui a été constituée en vertu d'un acte du Parlement, avait obtenu un certain délai durant lequel elle devait acquérir un capital souscrit de \$250,000 et un capital payé de \$100,000. Elle n'a pu prélever qu'un capital payé de \$75,000, et elle demande un autre délai.

M. OLIVER: De quelle durée?

M. BENNETT: Jusqu'en 1916. A titre de renseignement, je puis dire à mon honorable ami que le colonel Saunders, d'Edmonton, est intéressé dans cette compagnie.

M. OLIVER: Y a-t-il eu quelque opposition à l'adoption de ce bill en comité?

M. BENNETT: Il a été adopté avec quelques modifications.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

2e LECTURE

Du bill (n° 121) déposé par M. McCrahey, tendant à faire droit à Eliza Jane McLaughlin.

Du bill (n° 123) déposé par M. Michael Clark, tendant à autoriser la compagnie du Atlin Railway.

REPRISE DE LA DISCUSSION GÉNÉRALE SUR LE BUDGET DES CHEMINS DE FER.

M. DAVIDSON: Au moment de la suspension de la séance, à six heures, j'étais à dire que le projet du Transcontinental doit son origine à la vanité des chefs du parti libéral, qui désiraient acquérir le mérite d'avoir construit une ligne transcontinentale, à l'instar des chefs conservateurs qui avaient présidé à la construction du Pacifique-Canadien. J'ai dit, de plus, que le parti libéral s'est lancé dans cette entreprise, malgré l'opposition du seul homme du temps qui connût quelque chose en matière de chemin de fer, je veux dire l'honorable A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux dans l'administration libérale. J'ai entendu, l'autre soir, l'honorable député de Welland (M. German) faire allusion au discours que prononça alors M. Hays, président du Grand-Tronc-Pacifique, devant le comité des chemins de fer, et au cours duquel il vanta bien fort le projet.

L'honorable député ne sait-il pas que lorsqu'on soumit d'abord le projet à M. Hays, il fut étonné de la proposition! Le

projet exécuté plus tard n'était nullement celui de M. Hays. Ce que M. Hays proposait au nom du Grand-Tronc-Pacifique, c'est que le Gouvernement prêtât son concours à la construction du réseau de Port-Simpson à North-Bay. En retour de cette coopération, la compagnie du Grand-Tronc consentait à donner la garantie et l'assurance que tout le trafic de ses différentes lignes serait transféré à l'Intercolonial à Montréal. Le pays en aurait énormément bénéficié, surtout les provinces de l'Est. Ce projet eût assuré, dès le début, même, une prospérité ininterrompue au réseau national.

Si on eût consacré à la construction de lignes d'embranchement de l'Intercolonial tout l'argent engouffré dans cette entreprise; si on eût mis à exécution le projet du président Hays et qu'on eût dévié tout le trafic de ce vaste réseau vers la Nouvelle-Ecosse et vers les ports du Nouveau-Brunswick, en utilisant les magnifiques installations terminales construites par l'Etat dans ces deux ports, c'eût été l'inauguration d'une ère de grande prospérité pour ce pays. Mais il ne fallait pas y songer, puisque c'eût été resserrer les liens qui auraient rattaché le Gouvernement à l'Intercolonial, œuvre du gouvernement conservateur, et comme l'a dit l'autre soir le député de Renfrew-sud (M. Graham), le gouvernement libéral ne voulait pas jouer le second rôle auprès de qui que ce soit. Cette après-midi, le député de Richmond (M. Kyte) a affirmé que les électeurs avaient déjà approuvé le projet d'un réseau transcontinental; que les populations de la Nouvelle-Ecosse surtout s'étaient catégoriquement prononcées en faveur de cette mesure. En 1904, il est vrai, les électeurs de la Nouvelle-Ecosse, peu renseignés sur le projet, consentirent à lui laisser courir fortune. Il est encore vrai que ces mêmes électeurs, après avoir confié leur mandat électif à un groupe de dix-huit députés qui prêterent en bloc leur appui au défunt gouvernement, espéraient que ces mandataires auraient assez d'influence auprès du Gouvernement pour assurer la pénétration du réseau en Nouvelle-Ecosse, au lieu de l'établissement de son terminus dans une autre province. La déception de la Nouvelle-Ecosse fut des plus poignante, quand elle constata que ses députés étaient dans l'impuissance d'obtenir cet avantage pour la province.

En 1904, insuffisamment éclairés qu'ils étaient sur ce projet, les électeurs de la Nouvelle-Ecosse, il est vrai, se prononcèrent