

IV

Votes de la quatrième session

LE CONTRE PROJET TRANSCONTINENTAL BORDEN

No. 88.—Le 5 avril 1904, l'ordre du jour portant que la Chambre se forme en comité général sur certaine résolution concernant la ratification du contrat entre Sa Majesté le Roi et la Pacific Railway Company" en date du 8 mars 1904, etc., etc., étant lu ; Sir Wilfrid Laurier propose.—Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil.

M. Borden (Halifax) propose, comme amendement.—Que tous les " " après " Que " soient reranchés et remplacés par les suivants : —" cette Chambre regrette que le gouvernement se soit engagé à accorder de nouvelles concessions aux promoteurs du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique ; et que les dites concessions font disparaître plusieurs des sauvegardes sur lesquelles s'appuyait le gouvernement en soumettant au Parlement la mesure originairement projetée.

" Que cette Chambre regrette qu'en cherchant à résoudre le problème si important des transports, le gouvernement n'ait pas tout d'abord demandé l'aide et l'avis d'experts compétents et indépendants, dont l'opinion aurait pu être obtenue et soumise au Parlement au cours de la présente session, si le gouvernement avait agi avec plus de vigueur et tenu compte de la grande importance des intérêts en jeu et de l'urgence alléguée par le premier ministre.

" Que cette Chambre est d'avis qu'en étudiant ces problèmes et en inaugurant et développant un grand projet national de transport, nous devrions avoir pour objectif de pourvoir au transport le meilleur et le plus économique de nos produits et de nos importations : d'assurer leur expédition par des voies et des ports de mer du Canada, et dans ce but, de rendre les routes canadiennes les plus économiques et les plus avantageuses ; d'ouvrir une région fertile à la colonisation et au développement des industries ; de stimuler le trafic

interprovincial ; et de lier plus intimement les groupes épars de notre population.

" Que pour en arriver à ces résultats, nous devrions avoir constamment en vue les objets et les points suivants :

" (a) De développer et étendre le réseau des voies ferrées de l'Etat et d'en libérer l'administration de tout contrôle ou ingérence politique.

" (b) D'obtenir un contrôle absolu et complet des tarifs et des facilités de trafic en retour d'un subside raisonnable pour aider à la construction ou à l'amélioration de chemins de fer.

" (c) D'améliorer et étendre notre système de canaux, de développer nos routes fluviales et d'équiper parfaitement nos ports nationaux sur les grands lacs, le St-Laurent et le littoral maritime.

" (d) De perfectionner notre système d'élevateurs et nos facilités terminales.

" (e) D'assurer, sous le contrôle et la direction du gouvernement, ou sous sa maîtrise propre, l' où la chose serait possible, le transport ou les pouvoirs de circulation en commun partout où une voie ferrée peut utilement donner passage à d'autres réseaux, et de procurer ainsi au public un transport plus économique et un service plus efficace.

" Que le contrat projeté ne sert pas ces fins mais, au contraire, met leur réalisation sérieusement en danger.

" Qu'en vertu du contrat projeté, le gouvernement a, de fait, engagé le pays dans une association avec deux corporations de chemins de fer, à des conditions qui obligent virtuellement le peuple à fournir le capital et à assumer les risques, tandis que les deux corporations reçoivent des profits et des concessions énormes sans avantages correspondants pour le pays.

" Que le contrat projeté ne pourvoit pas au transport sur des routes canadiennes et par des ports de mer canadiens, mais en donne le contrôle