

**BILLS—Suite.**M. Barker—*Suite.*

pagnie du G.T.P. pourra commencer ses opérations avec \$100,000 souscrits—1585 ; le bill privé de M. McCarthy—1585 ; en supposant les actions au pair, les changements du contrat supplémentaire comportent une augmentation de dépenses de \$4,635,000—1591 ; il n'y aura pas de prime sûrement sur les obligations auxquelles le gouvernement s'engage de faire honneur au pair—1597 ; les trois gérants des trois compagnies particulières existant au Canada contrôlent 16,821 milles de voie ferrée et une armée d'employés. C'est un danger pour l'Etat—1610.

M. Puttee—Nous sommes envahis par des citoyens des Etats-Unis qui viennent occuper les meilleurs emplois—1615 ; protestation de la fédération canadienne des ingénieurs—1618 ; l'amendement Borden ne comporte pas clairement le régime des chemins de fer par l'Etat—1622.

M. Alcorn—D'après M. Todd, le gouvernement aurait dû faire sanctionner par le parlement l'arrangement supplémentaire avant de le signer et de le laisser soumettre aux actionnaires du G.T.P.—1625 ; le gouvernement aurait dû attendre l'opinion de la commission de transport—1630 ; la province d'Ontario n'a pas d'intérêt à ce chemin de fer—1633 ; extraits de toutes les brochures soumises au parlement sur le terrain parcouru dans le tracé Winnipeg-Québec—1635 à 1644.

Laurier (sir W.)—Les citations ne sont que des accessoires des débats parlementaires—1646 ; la Chambre a déjà été convoquée en dehors du temps ordinaire, en 1880 pour ratifier le contrat du Pacifique—1647 ; le gouvernement n'a pas atténué la rigueur du contrat—1648 ; le contrat est indivisible—1648 ; l'opposition n'a pas su exprimer une seule idée générale—1648 ; l'amendement Borden a été conçu pour inspirer les plus belles espérances aux actionnaires et aux directeurs du Pacifique Canadien—1649 ; l'opposition avoue d'avance que si le Grand Tronc va de l'ouest à North Bay, le trafic ira aux ports américains, c'est ce que le gouvernement veut empêcher—1652 ; en 1887, le peuple réussit par la force à créer de la concurrence au Pacifique Canadien par le Northern Pacific et fit baisser les tarifs—1653 ; les marchandises, provenant d'une ville américaine, doivent être transportées sous le pavillon des Etats-Unis pour jouir des privilèges de transit sur le chemin de fer du Canada Atlantique—1657 ; le gouvernement canadien ne pourrait pas utiliser des vaisseaux enregistrés américains et perdrait tout ce trafic s'il achetait le Canada Atlantique—1658 ; correspondance avec les autorités américaines—1688 ; le prolongement de l'Intercolonial serait l'augmentation inévitable de la dette publique—1660 ; la politique du gouvernement triomphera, le peuple l'approuve—1661 ; c'est le parti au pouvoir il y a cinquante ans qui a fait le terminus du G.T.R. à Portland—1661 ; la politique d'un chemin de fer national, allant d'un océan à l'autre, entièrement en territoire

**BILLS—Suite.**Laurier (sir W.)—*Suite.*

canadien est celle par laquelle le gouvernement libéral triomphera ou tombera—1662.

M. Bell (C.-A.)—L'opposition a présenté une masse imposante d'arguments—1663 ; jamais depuis que le Canada est devenu une nation la loyauté du peuple canadien n'a pu être mise en doute—1667 ; du moment que l'honorable premier ministre et sa majorité ne sont plus là pour le supporter, le projet ne tient pas debout—1667 ; la Chambre préférerait des preuves aux grandes phrases—1669 ; la province de la Nouvelle-Ecosse possède à elle un chemin de fer qu'elle ne vendrait à aucun prix—1671 ; le gouvernement aurait dû s'adresser au Canadian Northern pour faire bâtir le Transcontinental—1673.

Amendement Borden rejeté : 61 pour, 116 contre—1676.

Motion pour que la Chambre se forme en comité adoptée. Vote : 115 pour, 62 contre ; changement de vote, M. Puttee—1676.

En comité sur les résolutions—1696.

M. Borden (R. L.)—Discussion poétique 1699 ; en achetant le Canada Atlantique, on pourrait conserver les services d'une compagnie de navigation indépendante—1700 ; si l'Intercolonial était prolongé jusqu'à la Baie Georgienne le peuple aurait le patriotisme de voir qu'on lui donne le trafic—1701 ; l'opposition avait le droit de communiquer à la Chambre le compte rendu de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc—1703 ; publication de documents confidentiels relatifs au ministère des Postes par le gouvernement Laurier—1706 ; les tempéraments sont aigris à l'heure actuelle—1724 ; une allusion aux affaires personnelles d'un membre de la Chambre est déplacée—1724 le Grand Tronc n'est pas partie au contrat et ne peut pas être lié par le contrat quant au port où devront être dirigées les expéditions—1742 ; le contrat ignore entièrement les provinces maritimes—1745.

M. Bennett—On veut forcer la main à Ontario et l'obliger à accepter une entreprise qui bénéficiera aux autres provinces—1728 ; pendant la dernière saison de navigation on a transporté des Grands Lacs à Québec du grain à 3 cents le minot, croit-on que ce grain ira par le G. T.P. ?—1733.

Hon. Fielding—Le Grand Tronc n'aura pas à l'égard du Grand Tronc Pacifique d'autres pouvoirs que ceux que le contrat lui confère comme à tout le public—1751 ; lorsqu'une route sera indiquée le G.T.P. devra s'y conformer ; s'il n'y a rien de désigné, il n'a pas le pouvoir de s'arranger avec le G.T.R. ou de se laisser commander, il doit envoyer par les ports canadiens—1751 ; tout le monde a applaudi quand M. Northrup avait la franchise de déclarer qu'on devrait laisser simplement le Grand Tronc Pacifique bâtir de North Bay à Winnipeg—1760.