

**BILLS.****BILLS DU GOUVERNEMENT.**

Bills sanctionnés :

**ACHAT DU CHEMIN DE FER CANADA EASTERN.**

Hon. Emmerson—Donne avis d'une résolution pour autoriser le gouvernement à acheter de l'Alexander Gibson Ry. & Mg. Co., le chemin de fer Canada Eastern au prix de \$800,000—7545.

En comité sur les résolutions, texte..8332.

Hon. Emmerson—Le Canada Eastern relie les rives de la baie de Miramichi au fleuve Saint-Jean à Frédéricton—8333 ; longueur, 136½ milles—8333 ; historique de la construction—8334 ; subventions totales reçues, \$774,339.84 ; la résolution autorise aussi l'Etat à prendre possession du pont de Frédéricton et à l'exploiter—8335 ; le gouvernement a prêté \$350,000 à 4 p.c. pour la construction et n'a jamais reçu un sou—8335 ; tableau des recettes brutes et des frais d'exploitation du chemin—8336 ; le réseau aurait coûté argent comptant \$1,768,000, soit \$13,000 par mille—8338 ; la compagnie évalue qu'il a coûté \$15,000 du mille—8336 ; l'estimation actuelle est de \$1,221,220 ; la ligne dans ces derniers temps n'a pas été exploitée ni entretenue comme elle aurait dû l'être—8339 ; les prévisions de M. Schreiber—8339 ; l'acquisition du Canada Eastern fournira du trafic à l'Intercolonial—8340 ; le Pacifique Canadien négociait déjà l'achat de la ligne—8340 ; dès maintenant le Canada Eastern est un des principaux tributaires de l'Intercolonial—8341 ; le Canada Eastern sera coupé par le Grand Tronc Pacifique et retirera les avantages de ce croisement—8346 ; le prix demandé pour le réseau entier représente seulement deux fois le prix des rails—8346 ; avec une dépense de \$100,000, on fera une voie tout à fait moderne—8347 ; rapport de M. Tiffin quant aux exploitations forestières traversées par la ligne—8348 ; le Canada Eastern ne sera pas rattaché à la ligne principale de l'Intercolonial, ce sera seulement un tributaire—8350 ; le prix d'achat sera porté au compte capital de l'Intercolonial—8351 ; c'est un bon placement que fait le Dominion—8351.

Hon. Haggart—Une compagnie de chemin de fer dont les recettes ne sont pas de plus de \$850 par mille, par année, n'est pas en état de solder ses dépenses d'exploitation et d'administration—8353 ; aucun chemin de fer ne fait des bénéfices si ses recettes ne sont pas de \$1,700 à \$1,800 par mille par année—8353 ; cette ligne de 136 milles fait \$116,000 par année de trafic—8353 ; les dépenses encourues pour l'entretien des canaux ne peuvent être comparées à celles de l'Intercolonial ; nous payons l'intérêt du capital engagé mais nous n'avons pas de déficits à solder—8354 ; cet embranchement ne peut être d'aucun avantage à l'Intercolonial—8355.

M. Smith (E. D.)—Il n'y a qu'un trafic insignifiant dans la région qu'atteint le Canada Eastern—8355 ; si on veut prolonger l'Intercolonial, qu'on le prolonge là où il y a du trafic—8356 ; le Pacifique Ca-

**BILLS—Suite.**

M. Smith (E. D.)—*Suite.*

nadien avait une offre au même prix que le gouvernement et n'a pas voulu faire l'affaire—8356 ; cet achat ne profite qu'au particulier qui fait la vente—8356.

M. Kemp—Le réseau ne vaut pas la somme qu'on va payer—8358 ; cette acquisition aurait eu sa raison d'être si la ligne eût fait partie d'un système pour concentrer tous les embranchements indépendants du Nouveau-Brunswick—8358.

M. Borden (R. L.)—Le rapport de M. Tiffin prouve que la perte maximum à supporter si nous étions privés du trafic du Canada Eastern serait de \$84,000—8359.

Résolution rapportée, lue 1re et 2e f., adoptée—8360.

Hon. Emmerson présente un Bill basé sur la résolution (Bill n° 163)—8360.

1re lecture, 8360.

2e lecture proposée—8663.

Hon. Haggart—Rien ne justifie la dépense de \$800,000—8663 ; il est impossible d'établir sur ce tracé une voie ferrée avec des rampes douces—8664 ; les ponts sont en bois—8664 ; cela coûtera \$547,000 pour mettre le chemin en état d'exploitation—8665 ; ce sera à perpétuité une perte annuelle de \$100,000 ; la raison que l'on donne pour acheter c'est pour éviter que la ligne passe aux mains du C.P.R.—8665 ; dans ce cas il faudra acheter toutes les petites lignes de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick—8666 ; le ministre des Finances peut se vanter d'avoir bien soigné les provinces maritimes—8666 ; depuis 1896 on y a dépensé plus de 30 millions—8666.

Hon. Fielding—M. Haggart pourrait se plaindre si le gouvernement avait refusé de faire droit à des demandes légitimes d'Ontario—8667 ; ces questions ne doivent pas être traitées au point de vue provincial—8667 ; c'est de la politique mesquine—8668.

Deuxième lecture passée—8668.

En comité—8668.

Amendement ajouté déclarant que si la compagnie du pont ne paie pas l'hypothèque dans le délai d'un an ses droits seront périmés et la propriété confisquée—8674.

Bill rapporté.

Hon. Emmerson—Propose 3e lecture—8675.

M. Fowler—Demande la politique que le gouvernement entend suivre à l'égard des voies ferrées qui se raccordent à l'Intercolonial—8675 ; le gouvernement devrait acheter ces lignes—8675 ; approuve l'achat du Canada Eastern—8675 ; il vaudrait mieux que ces lignes secondaires fissent partie d'un même système—8675.

M. Gourley—Toute la population de la Nouvelle-Ecosse veut qu'on fasse de l'Intercolonial un grand réseau de voies ferrées—8676 ; qu'importe qu'on y dépense \$10,000,000 par année—8676 ; sur chaque dollar dépensé à l'Intercolonial, Ontario empoche 75 cents—8677 ; le gouvernement doit acquérir tous les embranchements