

BILLS—Suite.Hon. Fielding—*Suite.*

velle ligne existe depuis 1889—3630 ; le chef de l'opposition voudrait que cette deuxième ligne fût une succursale de l'I. C.R.—3631 ; comme ligne locale, la nouvelle ligne n'aurait pas un sou de fret, jamais le C.P.R. n'aurait rien transporté à Saint-Jean s'il n'y était pas entré directement, s'il fût entré par une ligne locale—3631 ; le projet de M. Borden de continuer l'Intercolonial jusqu'à North-Bay pour y prendre le trafic de l'ouest, c'est l'ancien projet Mackenzie pour utiliser les cours d'eau, ce projet, les conservateurs l'ont condamné—3632 ; la législature du Nouveau-Brunswick en 1890, approuva une nouvelle ligne à travers le Nouveau-Brunswick—3634 ; résolution Robson—3634 ; le "Sun" de Saint-Jean en 1903 disait que l'Intercolonial sera inutile comme auxiliaire du Grand-Tronc pour le transport des marchandises en hiver—3637 ; la résolution de la chambre de commerce de Halifax en faveur du prolongement de Québec à Moncton—3638 ; les articles 42 et 43 assurent le trafic canadien aux ports canadiens—3640 ; le Transcontinental National n'est pas destiné à transporter rien que du grain, il transportera aussi des produits de l'est vers l'ouest—3642 ; Moncton a été choisi comme terminus parce que c'est le point de distribution des deux ports, Saint-Jean et Halifax—3643 ; M. Blair a dit que si Saint-Jean à 90 milles de Moncton luttait contre Halifax qui est à 186 milles, n'est pas capable d'avoir sa part, cette ville ne mérite pas de savoir ce que c'est que le succès—3644 ; le projet de M. Borden est de 195 milles plus long entre Winnipeg et Halifax—3645 ; le projet Northrup par North-Bay, les lignes actuelles jusqu'à Montréal et l'Intercolonial de Montréal à Halifax est de 284 milles plus long que le projet du gouvernement—3646 ; l'adoption par le chef de l'opposition du principe de la nationalisation va sans doute amener une redistribution de parti—3648 ; la "Gazette", sir John Macdonald, sir Chs Tupper, se sont prononcés contre la nationalisation—3653 ; l'année dernière la motion Puttee en faveur de la nationalisation a été rejetée par la gauche—3653 ; au Manitoba, M. Roblin avait promis la nationalisation, il s'est bien gardé de nationaliser le Canadian Northern. il le fait fonctionner sous contrat—3656 ; explication du mot "charges"—3656 ; en 1890, un ingénieur, M. Davy, a fait un estimé du coût d'une ligne d'Edmonton, N.-B., à Moncton et l'a évalué à \$25,000 par mille—3658 ; estimé Schreiber de Moncton à Winnipeg—3659 ; l'estimation officielle du coût de la division-est, est \$71,156,975—3661 ; les deux partis politiques se sont engagés à construire le pont de Québec—3662 ; la manière la plus équitable est de laisser le pont de Québec en dehors des calculs du coût du Transcontinental—3663 ; calculs révisés : en face du nouveau contrat, les dépenses à la charge du gouvernement sans perspective de retour financier, pour la construction du Transcontinental National, sont de \$13,833,356—3666 ; M. Haggart et M. Pope ont dit que le Grand-

BILLS—Suite.Hon. Fielding—*Suite.*

Tronc aurait construit sa ligne de North-Bay à Winnipeg avec les subventions ordinaires, c'est faux—3669 ; proposition confidentielle du Grand-Tronc demandant subventions spéciales—3669 ; les subventions se seraient élevées à \$53,328,000 ; le peuple du Canada est unanime—3673 ; le peuple du Canada ne s'occupera pas de ces amendements puérils quel qu'en soit le nombre—3674.

Hon. Haggart—Le ministre des Finances a fait des révélations : le devis de construction Schreiber, la demande confidentielle de subvention—3675 ; partage l'avis du leader du gouvernement que pour la fixation des tarifs et n'y a pas lieu de se préoccuper de ce qui a été payé pour le stock—3678 ; opinion du prof. E. R. Johnson—3678 ; la proposition de considérer le Transcontinental comme chemin de défense nationale n'a pas raison d'être—3680 ; le montant qui doit être porté au débit du gouvernement est la dette contractée dans le moment et l'argent dépensé—3681 ; la nationalisation vaut la peine d'être tentée—3682 ; n'approuve pas l'acquisition du Canada Atlantique par l'Intercolonial que propose M. Borden—3685 ; il est inutile d'essayer de se rendre à la Baie Georgienne pour faire concurrence aux voies fluviales—3686 ; la question des voies ferrées domine la politique—3690 ; la concurrence, pour être efficace doit être contrôlée par l'Etat—3690 ; le peuple canadien ne veut pas de la tyrannie des compagnies—3691.

M. Daniel—Vœux exprimés par la ville de Saint-Jean, N.-B., au sujet des ports d'expédition des marchandises du G.T.P.—3693.

Hon. Emmerson—L'honorable M. Haggart est subitement converti à la nationalisation—3696 ; dans les provinces maritimes on le soupçonne d'avoir voulu, en 1896, livrer l'Intercolonial à une grande compagnie—3697 ; les Etats-Unis se sont développés grâce aux chemins de fer, chiffres—3699 ; c'est la cabale conservatrice en Europe qui a empêché le premier contrat d'être mis à exécution—3701 ; la discussion s'est faite sur les mêmes bases et par les mêmes ministres que l'année dernière, pendant ce temps le ministre des chemins de fer recevait les délégations du peuple—3703 ; explications des diverses attitudes tenues depuis la genèse du projet—3706 ; favorise le prolongement de l'Intercolonial dans Ontario—3707 ; sir Mackenzie Bowell et la nationalisation—3707 ; texte de la "Gazette" contre la nationalisation—3708 ; Hendrick et la nationalisation—3709 ; la vérité sur l'élection de Saint-Jean—3710.

M. Bell—Le régime de régie des chemins de fer par l'Etat est le cauchemar du ministre—3722 ; l'opinion des anciens chefs du parti conservateur est chose du passé—3722 ; proclamations sécessionnistes de l'hon. M. Fielding—3730.

L'amendement Borden mis aux voix et rejeté : pour 59, contre 105—3735.

Amendement Haggart—3735.