

Davies,
Doyon,
Edwards,

Mulock,
Paterson (Brant),

Weldon (Saint-Jean),
Wilson (Elgin).—31

CONTRE :

Messieurs

Bain (Soulanges),
Barnard,
Bergeron,
Boisvert,
Bowell,
Brown,
Bryson,
Burns,
Carling,
Caron (Sir Adolphe),
Cimon,
Colby,
Curran,
Daoust,
Davin,
Davis,
Dawson,
Denison,
Desaulniers,
Desjardins,
Dewdney,
Dickey,
Dickinson,
Dupont,

Ferguson (Leeds & Gren),
Foster,
Gordon,
Guillet,
Haggart,
Hall,
Hickey,
Joncas,
Jones (Digby),
Jones (Halifax),
Kenny,
Labelle,
Langevin (Sir Hector),
La Rivière,
Laurie,
Macdonald (Sir John),
Macdowall,
McCulla,
McDougald (Pictou),
McMillan (Vaudreuil),
McNeill,
Madill,
Mara,
Montplaisir,
Patterson (Essex),
Perley,
Porter,
Prior,
Putnam,
Riopl,
Robillard,
Ross,
Small,
Sproule,
Taylor,
Temple,
Thompson (Sir John),
Tupper,
Tyrwhitt,
Wallace,
Ward,
Weldon (Albert),
White (Cardwell),
Wilmot,
Wood (Westmoreland),
Wright.—70.

L'amendement est rejeté.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je désire présenter un autre amendement qui, j'espère, sera mieux accueilli que celui de mon honorable ami le député de Saint-Jean (M. Weldon), bien que je ne pense pas qu'il vaille mieux, d'autant plus que je suis d'avis que l'amendement de mon honorable ami devrait avoir été agréé dans l'intérêt même du pays. Cependant, puisque la chambre a maintenant décidé de construire cette ligne tout simplement dans les ténèbres, il n'y a rien à dire si ce n'est que la chambre ayant décidé la construction de cette section de Harvey à Salisbury comme entreprise d'intérêt public, il nous reste à examiner ce qu'il y aurait à faire au cas où les autres lignes, qui ne tarderont pas, ou seront désireuses de se servir de cette ligne d'intérêt général. C'est un fait bien connu de la chambre, et particulièrement du ministre des travaux publics et du ministre de la milice, qu'une ligne a été construite aux environs de Québec, laquelle est connue sous le nom de Ligne de Témiscouata; que par cette ligne la distance de Montréal et Québec des localités des provinces maritimes comme Saint-Jean et Halifax, *via* Moncton, serait abrégée considérablement. Par cette ligne la distance de Montréal à Moncton serait comme suit : de Montréal à la Rivière-du-Loup, 288 milles; de la Rivière-du-Loup à Edmundston, 80 milles; d'Edmundston à Salisbury, même en passant par la rivière Saint-Jean, la distance n'excéderait pas 190 milles, et de Salisbury à Moncton, 33 milles, ou en tout 572 milles, contre une distance, en prenant même les déclarations de l'honorable ministre, de Montréal à Salisbury et Moncton, de 534 milles. Il est, conséquemment, bien clair que sur cette ligne actuellement en construction nous pourrions obtenir une voie ferrée reliée au point que l'honorable ministre désire atteindre, et qui serait, au plus, de 25 ou 30 milles plus longue que celle que l'on se propose de construire à si grands frais pour le public. Je désire attirer l'attention de la chambre, et du premier ministre, celle des députés de la province de Québec, celle du ministre des travaux publics et de son collègue qui devraient être particulièrement intéressés à promouvoir les intérêts de leur propre province, sur le fait que cette ligne de Témiscouata circule uniquement sur le territoire canadien. A quelques milles près, elle nous offre une ligne aussi courte pour aller à Moncton que cette soit-disant ligne courte qui, comme la chambre le sait, passe sur une grande étendue de son parcours à travers l'Etat du Maine, à travers un pays étranger. Il y a peu de temps, nous avons eu la preuve que les Etats-Unis étaient disposés à appliquer rigoureusement leur loi des chemins de fer entre états à nos lignes canadiennes.

M. GILLMOR.

Déjà, on me le dit, et je le vois par les rapports publiés dans les journaux, ils ont signifié leur intention de s'immiscer dans le trafic qui se fait par le chemin de fer du Grand Tronc, à raison de ses embranchements sur les lignes américaines, et j'appelle l'attention sur ce fait que le chemin de fer de la ligne courte passant sur une étendue considérable à travers l'Etat du Maine est absolument et entièrement sous le contrôle du gouvernement des Etats-Unis et sujet à ses lois. Cela étant, je dis que si le gouvernement, malgré nos protestations s'engage aveuglément dans la construction de cette ligne, comme entreprise d'utilité publique, il est tenu, en tout honneur et conscience, de voir à ce que des lignes tout aussi courtes, qui, en fait, passent entièrement à travers le territoire canadien, soient autorisées à faire circuler leurs engins sur cette ligne, construite aux frais du public. Je propose de consulter le sentiment de la chambre sur cette question. Je dis que ce serait une chose choquante que d'accorder à une ligne qui traverse le territoire américain, un pouvoir que vous refusez à une ligne qui ne s'étend qu'à travers le territoire canadien; je dis plus, c'est que les intérêts de la province du Nouveau Brunswick seraient mieux sauvegardés par l'extension de la ligne de Témiscouata qui va déjà de la Rivière du Loup à Edmundston, et là, comme je le comprends, est en connexion avec le réseau ferré du Nouveau-Brunswick, en mettant cette ligne en communication avec Moncton. Mais si le gouvernement est déterminé de construire cette section de Harvey à Salisbury ou Moncton, je dis qu'il est tenu, en tout honneur et conscience, d'accorder plein droit de passage au chemin de fer de Témiscouata qui est déjà construit sur une longue étendue, et qui, dans certaines conditions, peut être une entreprise des plus profitables aux intérêts du Canada. Je répète que le gouvernement se montrera en contradiction avec sa propre politique et qu'il nuira considérablement aux intérêts futurs du Canada, s'il accorde à une ligne qui traverse l'Etat du Maine et qui se trouvera sous le contrôle des Etats-Unis, un pouvoir exclusif de faire circuler ses engins sur cette ligne. C'est pourquoi, comme je ne veux pas retenir plus longtemps la chambre sur cette question, et que le point, que je tiens à établir est assez clair pour chacun des députés de la chambre, je propose, sans plus de préambule :

Que ce rapport ne soit pas adopté, mais qu'il soit déclaré, qu'en autant que le chemin de fer de Témiscouata a déjà été construit entièrement sur le territoire canadien, de la Rivière-du-Loup à Edmundston, sur la rivière Saint-Jean, et qu'en autant que la distance de Montréal à Moncton, est par ce fait même capable d'être grandement réduite, et ne peut pas, à tout événement, dépasser de plus de quelques milles la distance gagnée par la soit-disant ligne courte, à travers l'Etat du Maine, et attendu que l'on se propose actuellement de construire une ligne de Harvey à Salisbury, entièrement aux frais du public, il est utile que la dite ligne de chemin de fer de Témiscouata soit pleinement autorisée à faire circuler ses engins sur la dite ligne de Harvey à Salisbury.

M. McMULLEN : C'est réellement un malheur que la chambre soit appelée à discuter cette question à cette heure tardive. Si le premier ministre s'était mis en tête au début de la session de présenter cette question à la chambre, je n'ai pas le moindre doute qu'une discussion plus approfondie aurait été faite sur ce bill inique, que sur tous les autres bills dont a été saisie la chambre pendant cette session. Si vous considérez les additions qui ont été faites au chemin de fer Intercolonial, et les promesses qui ont été faites de temps en temps par sir Charles Tupper, et lorsque nous en arrivons à considérer les sommes d'argent considérables que le pays a eu à déboursier pour remplir ces promesses, il est à souhaiter énergiquement que s'il survient une élection dans le cours d'un ou deux ans, si ce monsieur se trouve à Londres, on l'y laisse. Tous les députés de la chambre savent, et le fait est connu dans tout le pays, que chaque fois qu'il survient une élection, et que ce monsieur se rend dans les provinces maritimes, il fait des promesses extravagantes que le parlement doit remplir dans la suite, seulement et uniquement dans l'intérêt des amis de l'honorable chef de la droite. Maintenant, M. l'Orateur, nous savons