

BILLS DU GOUVERNEMENT: SANCTION-
NES—*Suite.*

LOI AUTORISANT UN PRET A LA COM-
PAGNIE DU G.T.P.—*Suite.*

Hon. Fielding—Propose 3e lecture—5776.

Hon. Foster—Les frais du Transcontinental équivalent à 10 "dreadnoughts"—5777; le Canadian Northern plus septentrional que le N.T.C.Ry—5778; le gouvernement se défend par le mutisme—5778; pas même de repentir—5779; le pays n'aurait jamais approuvé le Transcontinental si l'on eût dit au peuple en 1903 ce que l'on sait aujourd'hui—5780; les treize millions—5780; le parallélisme aux lignes existantes—5782; les modifications faites en 1904 à la première convention—5782; accroissement des frais—5783; concurrence du G.T.R. au G.T.P.—5784; le G.T.R. et les \$25,000,000 d'obligations du G.T.P.—5785; obligations à imposer au G.T.R. avant prêt de 10 millions—5786; acheminement de marchandises sur ports canadiens—5786; la condition dans l'est, doublement de l'I.C.R.—5788; les rampes—5789; l'argent du peuple enfoui dans chemin inutile—5790; la marche en avant du Canada entravée par cette énorme dépense—5791; projet alternatif—5792; les grandes entreprises qui eussent pu se faire avec l'argent dépensé—5792; canal baie Georgienne, canal Welland—5793; ne proteste pas contre l'entreprise en elle-même mais contre considérations politiques greffées sur projet—5793; si le premier ministre n'était pas protégé par immunité parlementaire serait aux mains de la justice pour avoir lancé prospectus erroné—5793.

Sir W. Laurier—L'opposition persiste dans son attitude d'hostilité aveugle—5794; deux élections générales ne lui ont pas ouvert les yeux—5794; historique opposition—5794; les électeurs prévenus de l'augmentation disent d'"aller de l'avant"—5794; différence absolue de manière de voir entre gouvernement et opposition sur ligne à construire—5796; valeur de la région au nord des Laurentides décriée par opposition—5797; rapport commission Transcontinental—5798; certaines régions du nord du Canada ont toujours été décriées—5798; Sully, Mgr Taché, Cobalt, la ligne Québec-Moncton—5800; rapport C.O. Foss—5801; la question du transit—5803; la protection du territoire—5804; la ligne Québec-Moncton, le maintien du trafic sur notre territoire—5804; l'obligation de se servir des ports canadiens pour jouir de la préférence—5804; les conservateurs ont bien subventionné le C.P.R. pour faire concurrence à l'I.C.R. dans Provinces maritimes—5805; le prêt ne modifie pas convention avec G.T.P.—5805; comparaison avec prêt au C.P.R. en 1884—5806; comparaison de garanties—5807; si nous avions donné des terres au G.T.P. il nous eût fourni les mêmes garanties que C.P.R., mais le peuple n'a pas voulu—5807; le coût de la ligne; différentes entreprises considérables où coût a dépassé prévisions—5808; le Panama—5800; argent dépensé honnêtement—5809; comparaison avec frais d'autres lignes—5810; l'assertion des 13 mil-

BILLS DU GOUVERNEMENT: SANCTION-
NES—*Suite.*

LOI AUTORISANT UN PRET A LA COM-
PAGNIE DU G.T.P.—*Suite.*

Sir W. Laurier—*Suite.*

lions, texte paroles prononcées—5810. "l'avenir verra la réalisation de ma politique et me donnera raison"—5811.

M. Crothers—La montagne d'informations—5812; les \$13,000,000, les calculs préliminaires—5814; appel à l'esprit de parti—5814; les francs-grits—5814; élection Ottawa, Laurier-McGiverin—5814; sur les \$10,000,000, \$7,000,000 déjà dépensés—5817; \$3,000,000 seulement pour achever section de prairies—5818.

M. R. L. Borden—Pas de septicisme conservateur—5818; le Canadian Northern coûte beaucoup moins cher de construction que Transcontinental—5820; le privilège de transit—5820; attitude à l'égard ligne Québec-Moncton—5821; le but avoué de l'entreprise—5822; port principal d'hiver de la compagnie, de fait, aux Etats-Unis—5823; propose en amendement renvoi au comité général pour ajouter stipulation interdisant détournement trafic vers ports américains sauf sur indications explicites—5826.

M. J. Connée—La septentrionalité du G.T.P.—5826; le C.P.R. sans valeur comme artère militaire—5827; les marchandises une fois rendues à Port-Arthur même par le G.T.P. ne font pas forcément partie du trafic du G.T.R.; elles appartiennent au trafic général—5828; concurrence de Toronto à Montréal n'a ruiné aucune des deux compagnies—5828; le chemin de fer qui rapporte le plus sur ce continent est le N.Y. Central qui est parallèle à plusieurs lignes—5829; de même en Europe—5830; les déficits de l'I.C.R. sont dus aux erreurs initiales du parti conservateur conduit par sir John A. Macdonald—5830; aucun parti n'a pu administrer Intercolonial avec avantage—5830; une autre ligne à une certaine distance aidera l'I.C.R.—5831; les conservateurs se sont toujours opposés à la construction de l'embranchement Port-Arthur-Winnipeg—5832; paroles sir Chs Tupper—5832; maintenant, ils disent que c'est la seule ligne qu'il était nécessaire de construire et de pousser jusqu'au Pacifique—5832; les conservateurs et les avantages accordés au C.P.R.—5833; le contrôle des tarifs du C.P.R. par concurrence—5834; le C.P.R. obligé d'améliorer sa voie—5835; chemins de fer américains construits à très bon marché ayant coûté des sommes énormes à compléter, Pennsylvania Ry—5835; le prêt au C.P.R.—5836.

M. E. M. Macdonald—L'est et le Transcontinental—5838; conditions imposées pour garantir à l'est les avantages à résulter du Transcontinental—5839; suivant projet conservateurs, Provinces maritimes n'auraient rien eu, tout serait parti par North-Bay—5840; les renaines électoraux conservatrices—5840; condamnent virtuellement voie ferrée transcontinentale aboutissant à l'Atlantique—5858; conservateurs veulent laisser subsister contrô-