

BILLS—Suite.

M. Richardson (A. M.)—*Suite.*

continental n'est pas nécessaire, c'est aller trop vite—1061; il est impossible de commettre en fait de chemin de fer plus d'extravagances que la Compagnie du Grand Tronc n'en a commises dans son existence—1062; on devrait faire un nouveau timbre jubilaire, la plus grosse dette qui ait été contractée—1064.

M. Taylor—Chaque électeur endosse un billet de \$150 pour le G.T.P.—1070; le Grand Tronc Pacifique ne pourra pas fournir assez d'argent pour maintenir le gouvernement au pouvoir—1074; les ministres ne sont pas d'accord sur cette question—1078.

M. Casgrain—Ce n'est pas le ministre des chemins de fer qui soumet à la Chambre les modifications au contrat, c'est encore une fois le premier ministre—1079; jamais la section Winnipeg-Moncton ne pourra rivaliser avec les voies fluviales—1080; où serait le gouvernement si sa commission de transport se prononçait en faveur des voies fluviales?—1081; la politique de l'opposition est l'amélioration et l'extension des canaux et l'outillage des ports—1082; la Compagnie du G.T.P. n'a jamais eu l'idée de construire la section-est—1804; les \$50,000,000 devraient être dépensés à coloniser les parties connues de la province de Québec—1085; l'heure est arrivée de relever les subventions aux provinces—1087; pourquoi ne pas construire le chemin de fer de la rive sud, le chemin de fer de Matane, de New-Carlisle à Gaspé?—1088; le projet du gouvernement est d'ordre politique et n'est pas d'ordre commercial—1090; jugement dans la cause de la Compagnie de wagons et de fonderie d'Ontario vs Farewell—1092.

M. Lemieux—Sa déclaration relative à la proximité des élections a été faite en particulier; ce n'était pas un secret gouvernemental—1095; les conservateurs n'ont sûrement pas participé à la conspiration du silence—1095; M. Casgrain est le chef conservateur de la province de Québec—1096; au comité des chemins de fer, M. Casgrain a exigé que la compagnie s'engage à construire la section est—1098; article de l' "Événement"—1098; le gouvernement libéral a été le premier à accorder une subvention pour un chemin de fer dans Gaspé—1099; la province de Québec fait sa part pour les chemins de colonisation—1101; le C. P.R. a coûté à la province de Québec \$75,000,000 pour sa part—1101; sir Sandford Fleming est favorable au projet, discours à Toronto—1102; conférence du Dr Bell—1103; la Chambre a de tout temps accordé des prolongations de délai pour les travaux de chemin de fer—1105; le matériel roulant doit être acheté et non loué—1106; la cause Farewell dit que si un syndicat louait du matériel roulant au G.T.P., ce matériel serait grevé de première hypothèque en faveur du gouvernement du Canada—1108; le Pacifique Canadien a assez confiance dans le transport du blé par voie ferrée pour avoir dépen-

BILLS—Suite.

M. Lemieux—*Suite.*

sé 10 millions à l'achat d'une flotte qui ne porte que cela et est desservie uniquement par sa ligne—1112; le Grand Tronc Pacifique sera la plus grande réclame du Canada—1113; le chemin de fer du lac Saint-Jean a été moins dérangé par la neige que les autres lignes du Canada—1113; il ne faut pas mépriser tout ce qui est matière de sentiment—1114; Voilà la route de l'Asie!—1114.

M. Daniel—C'est le Pacifique Canadien qui a fait le Canada ce qu'il est aujourd'hui—1116; l'Intercolonial prolongé jusqu'à l'ouest pourrait devenir une entreprise lucrative—1118; le tronçon de l'est devrait partir d'Edmundston, descendre la vallée de la rivière Saint-Jean et aboutir à Saint-Jean, N.-B.—1120; l'excuse de l'incapacité des gouvernements précédents n'est pas suffisante—1124; deux ports seulement en 1903 ont exporté plus que Saint-Jean, c'est Montréal et Niagara-Falls, \$65,000,000, \$18,000,000, \$15,364,735—1125; les électeurs vont balayer le parti libéral comme une toile d'araignée—1126.

M. Gourley—Le chemin de fer est le chemin de colonisation moderne—1128; le gouvernement a commis une erreur en reliant son chemin de fer à celui du Grand Tronc qui, depuis 40 ans est l'ennemi du Canada—1129; un siège de député vaut cinquante fois mieux qu'une place de juge—1130; il faudrait \$4,000,000 de subventions de chemin de fer pour la Nouvelle-Ecosse—1132; le chemin de fer devrait passer sur les bords fertiles de la Baie d'Hudson—1133; le tracé devrait être de la rivière Saguenay, au sud de la Baie James et ensuite au nord du lac Winnipeg—1133; ce qui manque au Canada, c'est la profondeur—1134; si nous n'adoptons pas la politique de Chamberlain, il faudra conquérir des débouchés par l'épée—1134; le chiffre de la dépense importe peu si la voie est vraiment nationale—1135; sir Sandford Fleming est opposé au projet du gouvernement, explication—1137; la ligne projetée contribuera à l'agrandissement et à la richesse de Québec—1139; le Grand Tronc Pacifique sera pour Québec ce que le Pacifique Canadien a été pour Montréal—1139; le Transcanada était le chemin de fer qu'on aurait dû construire—1141; il faut absolument construire la section Québec-Moncton—1142; le Grand Tronc a été généreux, il n'a demandé que \$30,000,000 ou \$40,000,000, il aurait pu demander cent millions—1144; les députés des provinces maritimes et le ministre des Chemins de fer vont être balayés aux élections générales—1145.

M. Lavergne (A.)—M. Osler est effrayé de Portland et pourtant il combat la construction de la section-est—1168; la route de Québec est plus courte que celle de North Bay et Toronto—1169; les conservateurs dans Québec ont dénigré l'ouest—1171; ce qui est utile à une partie du Canada est utile au Canada tout entier—1173.