

**BILLS—Suite.**

- M. Demers (L. P.)—*Suite.*  
—930; le contrat supplémentaire ne comporte aucune dérogation importante au principe du contrat déjà voté—932; le patriotisme de Montréal n'est pas une question de clocher, la métropole veut la prospérité de tout le Canada—934.
- M. Northrup—Le Grand Tronc Pacifique n'est pas une entreprise d'urgence nationale—936; le gouvernement n'a pas compris la teneur du contrat l'année dernière et ne le comprend pas mieux maintenant—941; l'opposition au projet primitif du G.T.P. n'est pas venue des conservateurs—944; les conservateurs étaient et sont encore en faveur de la construction de la ligne de North Bay au Pacifique—944; contre cela la majorité gouvernementale a été compacte—945; sir Chs Rivers Wilson se croit l'associé du gouvernement et non du public—945; avant de préconiser la nationalisation, il faudrait faire étudier la question par des experts—950; le gouvernement est mis au défi de soumettre son projet au vote populaire et d'en obtenir l'endossement—953.
- M. Russell—Les modifications soumises ont seulement pour objet de résoudre des difficultés, elles ne peuvent nous conférer aucune faveur—954; les paroles et l'interprétation d'un directeur ne lient pas l'autre partie—955; M. Osler a admis que la construction de la ligne de North Bay au Pacifique détournerait le trafic de l'Ouest vers les ports américains—958; l'opposition veut construire une ligne pour envoyer le blé canadien aux ports américains, le gouvernement veut en construire une pour donner aux cultivateurs canadiens des transports au même prix que par voie américaine—958; nous ne comptons pas retirer des bénéfices monétaires du G.T.P.—959; si le gouvernement peut ne pas gagner au moins il n'est pas certain de tout perdre comme dans le contrat du C.P.R.—960; si le contrat devait faire des millionnaires de tous les directeurs du G.T.P., comment se fait-il qu'on a tant dû les prier pour accepter?—962; les changements demandés sont la conséquence des modifications du marché monétaire—963; le tarif des chemins de fer n'est pas réglé par la valeur des actions mais par la concurrence—965; opinion du Prof. Hadley—965; protestation de M. Allen à l'assemblée des actionnaires—967; le chef de l'opposition prend des allures de démagogue en proposant la nationalisation—974; Saint-Jean, N.-B., a voté contre le Grand Tronc Pacifique par panique qu'une autre ville en profite davantage—975.
- M. Sproule—Le gouvernement a tout donné sans rien recevoir en retour—980; le président du G.T.R. a dit que la compagnie aurait construit la ligne de North Bay à Winnipeg, même sans un sou de subvention—982; le besoin de ce nouveau réseau pour la colonisation ne se fait nullement sentir—983; il ne se fait pas sentir davantage pour les cultivateurs de l'ouest—983; le gouvernement est livré pieds et poings liés—985; si le gouvernement a

**BILLS—Suite.**

- M. Sproule—*Suite.*  
le pouvoir de régler les tarifs, pourquoi avoir mis une clause spéciale au contrat du chemin de fer de la passe du Nid-de-Corbeau pour limiter les tarifs—987; le G.T.P. obtiendra des subventions des gouvernements provinciaux pour construire des embranchements qu'à l'expiration du bail le gouvernement fédéral devra racheter remboursant ainsi les subventions—991; tableau des échéances que le gouvernement canadien doit couvrir pour le remboursement de sa dette régulière d'ici à 1911, date du parachèvement du chemin, est de \$160,346,999, en dehors de \$150,000,000 pour le chemin—991; toutes les fermes du Canada sont grevées de \$125 pour l'entreprise—992; rien pour Ontario—992.
- M. Campbell—On paie plus cher pour envoyer dans l'ouest des articles par le C. P.R. que par les lignes américaines—1008; le prix des limites à bois a augmenté le long du tracé projeté du G.T.P.—1010; le C.P.R. avait eu le privilège d'acheter tout son matériel des E.-U. sans payer de droits—1014; M. Sproule voudrait que le Grand Tronc Pacifique passe par toutes les villes d'Ontario—1015; Ontario bénéficiera du G.T.P. pour ses envois dans l'ouest—1018.
- M. Robinson (Jabel)—Le gouvernement devrait abandonner son projet—1020; il devrait voter \$100,000 pour faire faire des études par des ingénieurs canadiens, 1020; attendons dix ans, avec dix surplus de \$15,000,000 chacun, on pourra construire le chemin de fer sans rien déboursier—1021; en général il faut se méfier des sociétés, 1022; les gouvernements s'occupent de faire des millionnaires—1023; le gouvernement conservateur avait promis une commission de chemin de fer et n'a pas tenu parole—1025; l'Etat endosse et sera obligé de payer—1025.
- M. Thompson (T. A.)—Les caractères essentiels et précis de l'entreprise n'ont heureusement pas été changés—1026; les actionnaires du G.T.R. pendant de longues années n'avaient pas touché d'intérêt, maintenant qu'ils en touchent, il n'est pas étonnant qu'ils redoutent de se lancer dans une nouvelle entreprise—1029; l'opposition a endossé la paternité d'un "Grand Rapiéçage Illimité"—1031; la porte ouverte en Orient est plus importante encore pour le Canada que pour la Grande-Bretagne—1033; il y a toute une différence entre obligation et coût—1033; le coût total se trouve réduit à \$84,580,240—1035; le chef de l'opposition dans ses calculs a débité deux fois le gouvernement pour le même article de 18 millions—1037; le Dr Sproule croit qu'Ontario se limite aux frontières du comté de Grey—1044; le projet Borden relèguerait Ontario à l'écart—1045.
- M. Richardson (M. K.)—La création d'un Lloyd canadien permettrait à nos exportateurs de lutter avec ceux qui envoient par les ports américains—1053; la première demande du Grand Tronc Pacifique de North Bay au Pacifique aurait dû être accordée et n'aurait coûté que le dixième du prix du projet actuel—1054; ce trans-