

stipulé, à l'extrémité nord, des 40 milles déjà construits par la compagnie, puisse être commencé à ou près Portage-la-Prairie allant vers le nord, jusqu'à un point d'intersection de la ligne-mère, à travers le township 13, ou Gladstone, jusqu'à la rivière Saskatchewan.

Pourvu, toutefois, que, dans le cas où la compagnie ne se conformerait pas aux termes de cet acte, en ce qui a trait à la construction de la première moitié du chemin, le gouverneur en conseil pourra, sujet aux termes du dit acte et de celui-ci, transférer le montant applicable à telle moitié de chemin, savoir : \$40,000 par année, etc.

Or, il me semble que cela diffère des pouvoirs accordés par l'Acte de 1887 ; cela diffère assurément des pouvoirs accordés à la compagnie par cet acte.

M. HAGGART : Ce n'est qu'une extension de pouvoirs.

M. L'ORATEUR : Oui. Cela donne à la compagnie le pouvoir de faire certaines choses qu'elle n'était pas autorisée à faire, d'après le bill de 1887. Je suis porté à croire que cette partie du bill devrait être présentée comme mesure privée, avec avis dûment donné aux personnes intéressées.

Je ne discuterai pas la question de savoir jusqu'à quel point les intérêts des porteurs d'obligations des 40 milles déjà construits, seraient affectés par ce bill ; mais il me semble que tous les créanciers et les personnes intéressées devraient être notifiés de l'intention de la compagnie de demander une extension de pouvoirs accordé par l'Acte de 1887.

Je suis donc d'opinion que cette partie du bill devrait être présentée comme mesure privée. Evidemment, en ce qui a trait à la subvention, c'est là une question d'intérêt public, et le bill est dans l'ordre.

M. LAURIER : J'ignore jusqu'où l'on peut procéder dans l'étude de ce bill, maintenant qu'une partie aussi importante a été retirée.

M. FOSTER : Le point que soulève mon honorable ami a trait à des droits privés, pour ainsi dire. Cette partie est hors d'ordre, d'après la décision de M. l'Orateur. Il n'y a pas d'objection, je crois, à étudier le reste du bill.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : La décision de M. l'Orateur ne s'applique qu'à l'article 3.

M. MARTIN : La proposition repose entièrement sur le pouvoir de la compagnie de changer de route. Cela a été retranché.

M. FOSTER : Nous pouvons discuter cela en comité.

M. LAURIER : Je ne crois pas qu'il soit possible de concilier les diverses parties du bill, maintenant que cet important paragraphe a été retranché.

Le paragraphe 3 a été éliminé. Voyons maintenant l'article 1. Il stipule :

Le premier article de l'Acte de subvention est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

" Afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer de Winnipeg à la Baie d'Hudson de construire la partie de son chemin de fer qui part de la cité de Winnipeg et atteint un point de la rivière Saskatchewan, le gouverneur en conseil pourra passer un contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir : la moitié de la dite somme de quatre-vingt mille piastres sera payée annuellement, à compter de la date de l'achèvement par la compagnie de la moitié de la

M. L'ORATEUR.

voie ferrée qu'elle doit construire entre Winnipeg et la rivière Saskatchewan, et l'autre moitié de la dite somme de quatre-vingt mille piastres sera payée, annuellement, à compter de la date de l'achèvement de l'autre moitié de la voie ferrée qu'elle doit construire entre Winnipeg et la rivière Saskatchewan ; pourvu, toutefois, que cette somme soit payée en versements semi-annuels, et que la compagnie puisse la transporter par voie de garantie de toutes obligations ou autres valeurs qui seront émises par la compagnie au sujet de son entreprise."

D'après une observation faite par le ministre des Chemins de fer, je crois comprendre qu'une moitié de cette subvention devait être payée après l'achèvement du chemin depuis Gladstone ou Portage-la-Prairie. Mais, M. l'Orateur, cela ne saurait avoir lieu maintenant que l'article 3, en vertu duquel devait être payée cette subvention, est retranché. Ainsi donc, la discussion ne repose sur aucune base.

M. HAGGART : L'honorable député pourra voir que dans le cas où la compagnie n'exécuterait pas les travaux, nous pourrions demander le pouvoir de donner cette partie de la subvention à une autre compagnie, qui sera autorisée à construire le chemin depuis Gladstone, ou tout autre point, dans la direction de la Saskatchewan.

M. LAURIER : Quel est ce chemin de fer ?

M. HAGGART : C'est une compagnie de chemin de fer, à qui l'on a accordé une charte, aujourd'hui, ou hier.

M. FOSTER : Je crois que nous pourrions nous former en comité pour étudier ce bill.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Article 1.

M. MARTIN : L'article que vous venez de lire, M. l'Orateur, n'est pas conforme à celui que j'ai entre les mains. Vous avez lu "Compagnie du chemin de fer de Winnipeg et de la Baie d'Hudson, sur notre copie, c'est Compagnie du chemin de fer le Grand Nord de Winnipeg.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : J'ai lu ce que j'ai ici.

M. MARTIN : Mais ce n'est pas conforme à la copie mise entre nos mains.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : C'est la copie officielle. Je ne puis lire que ce que j'ai sous les yeux.

M. LAURIER : Mais nous ne pouvons suivre ce que vous lisez, à moins d'avoir le bill.

M. WHITE (Cardwell) : L'avis de motion a trait à la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord de Winnipeg.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Certains mots ont été omis dans la copie imprimée qui est entre les mains du président. On lit dans l'original "Compagnie du chemin de fer le Grand Nord de Winnipeg" (autrefois la Compagnie du chemin de fer Winnipeg et de la Baie d'Hudson.)

M. LAURIER : Je propose d'ajouter ce qui suit comme article 1a :—

Si en tout temps avant l'expiration du délai de 20 ans, le dit chemin de fer à être construit ainsi que stipulé plus