

du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce au Canada et le transport des marchandises par voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions et convient que tout le fret pris sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, s'il est à destination d'endroits du Canada, transporté par le territoire canadien ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur les marchandises destinées à l'exportation, du point d'origine au point de destination, ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Article 43. La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement le transport de ce fret par d'autres routes que celles prévues plus haut, mais que, sous tous rapports, elle fera de bonne foi tout ce qu'elle pourra pour remplir les conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir : pour développer le commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

Or, pour démontrer qu'il ne s'agit pas ici d'une condition purement illusoire, mais d'une condition que nous entendons bel et bien faire respecter, j'attirerai l'attention de la Chambre sur une autre stipulation du contrat où nous imposons à la Compagnie l'obligation de fournir aux deux extrémités de la ligne, sur l'Atlantique et le Pacifique, aussi bien que sur le Saint-Laurent, tous les navires nécessaires au commerce.

La compagnie s'arrangera de manière à fournir des raccordements sur l'océan Atlantique et l'océan Pacifique au moyen de navires qu'elle achètera ou affrètera et qui devront être suffisants sous le rapport du tonnage et du nombre de départs, pour pouvoir se charger du transport du fret tout entier, à l'aller et au retour, à tels ports de mer du Canada sur ladite ligne de chemin de fer ou sur la ligne du chemin de fer l'Intercolonial, selon qu'il sera convenu de temps à autre, et la compagnie ne détournera pas ou, autant qu'elle le pourra légalement, empêchera qu'on détourne vers les ports de mer en dehors du Canada, aucun fret qu'elle pourrait légitimement contrôler, sous prétexte qu'il n'y a pas assez de navires pour transporter ce fret des ou à destination des ports de mer du Canada.

L'honorable député de Cornwall et Stormont (M. Pringle) ne manquera pas, j'en suis sûr, de faire bon accueil à cette stipulation qui oblige la compagnie d'acheter toutes ses fournitures au Canada.

J'appellerai maintenant l'attention de la Chambre sur la dernière des stipulations que je m'étais proposé de lui signaler aujourd'hui. La voici :

La compagnie sera tenue de déposer entre les mains du gouvernement, dans les trente jours qui suivront la date de la sanction de l'acte confirmatif du présent contrat et de l'acte constitu-

ant en corporation la compagnie ci-après désignée, cinq millions de dollars en argent ou en valeurs admises de l'Etat, ou partie en argent et partie en telles valeurs, au choix de la compagnie, à titre de garantie, pour assurer la construction de la division ouest et le premier équipement de toute la voie ferrée ainsi qu'il y est pourvu par le présent contrat.

CONTRASTE AVEC LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Tels sont, M. l'Orateur, les points saillants du contrat que nous avons passé avec la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique. Comparons-en les conditions à celles qui furent accordées à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la session de 1880-1881. Il fut octroyé à la Compagnie du Pacifique vingt-cinq millions d'acres de terre ; nous n'en donnons pas un seul acre au Grand Tronc-Pacifique. Au Pacifique on a payé en espèces cinq millions de dollars, et on s'est en outre dessaisi en sa faveur de travaux que le gouvernement du Canada avait fait exécuter à même les deniers du peuple canadien, et qui, si je me rappelle bien, avaient coûté au bas mot \$35,000,000. L'aide en espèces que nous avons accordée au Pacifique a donc été d'environ \$60,000,000, tandis que l'aide promise et qui, sous l'empire de ce contrat, sera accordée au Grand Tronc-Pacifique n'excédera pas ou n'excédera guère \$13,000,000. Par son contrat le Pacifique était protégé contre toute concurrence pendant vingt ans ; pas de stipulation de cette nature dans le présent contrat. Ici, la concurrence a le champ libre, et le Grand Tronc-Pacifique devra soutenir la lutte contre tous les concurrents, quels qu'ils soient. On a soustrait le Pacifique à l'obligation de payer les taxes, et le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest en souffrent encore aujourd'hui. Le Grand Tronc-Pacifique devra payer jusqu'au dernier dollar de ses taxes : pas d'exemption en sa faveur.

M. l'Orateur, il me semble que dans ces circonstances j'ai droit d'espérer que la Chambre ratifiera avec empressement, avec joie, le contrat que j'ai l'honneur de déposer sur le bureau. Plus que tout autre pays, peut-être, le Canada s'est imposé d'immenses sacrifices afin de construire des chemins de fer susceptibles de favoriser les intérêts du peuple. Ces sacrifices, il a fallu les faire à cause de notre situation géographique. Nous étions voisins d'une nation puissante qui a depuis longtemps pris les devants sur nous dans la voie du progrès, une nation dont les conditions sont telles que l'initiative privée peut y entreprendre la construction des chemins de fer sans être obligée de solliciter l'aide du gouvernement. Ces sacrifices, il nous a aussi fallu les faire à cause de l'immensité de notre territoire, du peu de densité de notre population et du devoir impérieux qui nous incombait de relier entre eux tous les grou-