

pour sa part 75 pour cent et pris la première hypothèque. Après avoir appelé l'attention de la Chambre sur les conséquences de l'article, l'honorable premier ministre dit :

Pas n'est besoin d'insister sur l'importance de cette stipulation de la part de la compagnie: elle met virtuellement la garantie du gouvernement à l'abri de tout risque. L'Etat n'avancera pas un seul dollar. Et bien que nous garantissons les trois quarts du coût de la construction du chemin, à ces obligations viendront s'ajouter le crédit et toute l'influence dont dispose la compagnie même du Grand Tronc.

Ce paragraphe résume tous les arguments que les ministres et les députés amis du gouvernement ont invoqués pour montrer que le pays ne prenait aucun risque en donnant cette garantie de 75 pour cent. Qu'auraient-ils dit si ce nouveau contrat eût été proposé à la Chambre alors ? Car que dit, en résumé, ce nouveau contrat ? Cet article nous empêche d'exercer le droit de forclusion au sujet de l'hypothèque qui garantit ces obligations. L'article 7 du nouveau contrat va beaucoup plus loin encore. Il fait disparaître la priorité de l'hypothèque du gouvernement et place le Canada et la Compagnie du Grand Tronc absolument sur le même pied concernant les deux hypothèques, ni l'un ni l'autre n'ayant apparemment le droit de forclusion. Il est vrai que l'hypothèque du gouvernement ne peut être prescrite. Le seul remède que le contrat donne est de placer le chemin de fer entre les mains d'un sequestre et de diviser les profits qu'il pourra rapporter entre la Compagnie du Grand Tronc et le gouvernement en proportion de leurs hypothèques respectives. Toute la garantie qu'avait le gouvernement et sur laquelle les ministres et leurs amis appuyaient avec tant de complaisance à la session dernière disparaît, et il n'y a plus de doute que la Compagnie du Grand Tronc est libérée de sa part de responsabilité dans la garantie de 75 pour cent donnée par le gouvernement. Le pays prend toute la responsabilité de cette garantie, et il court des chances égales avec la Compagnie du Grand Tronc de perdre de l'argent.

Mais, M. l'Orateur, à part ces amendements que l'on a demandés pour des raisons que nous ne connaissons probablement jamais, à moins que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) ne sorte de son mutisme, nous voyons par le nouveau contrat que le gouvernement fait à la compagnie un don encore plus grand sous la forme de deux articles très importants, et qui sont de plus grande valeur pour la compagnie que les meilleures conditions du contrat de l'année dernière. Le premier de ces deux articles est le onzième qui dit distinctement que si pendant la durée du bail de la division de l'est, la Compagnie du Grand Tronc construit des embranchements partant de la ligne mère de cette division, et qu'à la fin du bail le gouvernement se décide à reprendre l'exploitation de la division de l'est, alors il devra reprendre en même temps tous les embran-

chements qui ne rapporteraient point de bénéfices à la compagnie et lui laissera tous ceux qui en donneront. C'est la seule interprétation que l'on puisse donner à cet article —et le gouvernement consent à cela sans même prendre quelques précautions pour empêcher que ces embranchements ne soient construits qu'avec le consentement du parlement. Mais quand même il prendrait cette précaution, le gouvernement n'en agirait pas moins à l'aveugle, et il ne faut pas que ces embranchements soient construits sans le consentement du parlement. La Compagnie du Grand Tronc pourra construire en toute sûreté un aussi grand nombre d'embranchements qu'elle voudra, car elle s'est arrangée de façon à pouvoir faire autant d'expériences qu'elle voudra, et à l'expiration du contrat elle pourra garder les embranchements qu'il lui plaira et laisser à la charge du pays ceux qu'elle ne jugera pas utile de garder.

Mais, M. l'Orateur, il y a dans le nouveau contrat un autre article qui permet de faire même de nouveaux changements dans ce contrat, changements qui seront d'un avantage beaucoup plus grand à la Compagnie du Grand Tronc que tout changement qu'on a jusqu'à présent proposé ; et ce qui est plus grave cet article donne au gouvernement permission de faire ces changements sans consulter cette Chambre ou obtenir son approbation. Cet article est l'article 3 ; il vaut la peine qu'on le lise en entier :

3. En attendant le parachèvement par le gouvernement de la division de l'est, la compagnie aura le droit de louer des commissaires à être nommés sous l'autorité dudit acte, et de mettre en service telles portions de ladite division de l'est qui auront pu de temps à autre se trouver parachevées ; mais aux termes et conditions dont pourront convenir ensemble et la compagnie et les commissaires ; lesquels termes ne devront pas être plus onéreux que ceux du louage de la division entière prévu par ledit contrat, sauf pour ce qui peut être requis pour donner effet au droit prépondérant desdits commissaires dont suit immédiatement l'énonciation, et sauf aussi le droit prépondérant desdits commissaires de se servir desdites parties parachevées et de les mettre en service, sans avoir à payer aucunes taxes ou autre rémunération pour cet emploi aux fins qu'ils pourront juger nécessaires et utiles pour l'exécution de l'objet de leur commission.

Que signifie cet article. D'après la loi c'est le gouvernement qui doit construire la division de l'est depuis Winnipeg jusqu'à Moncton. Il faut que tout le chemin soit construit avant que le bail entre en vigueur. Je crois, M. l'Orateur, que personne n'osera prétendre que la Compagnie du Grand Tronc désire la construction de cette division. Le compte rendu de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc, dont on a parlé si souvent dans ce débat, prouve d'une manière concluante que la Compagnie du Grand Tronc ne tient qu'à la partie de la division de l'est qui permettra au Grand Tronc de venir à North-Bay. Je ne crois pas que personne ose nier cela. Sir Charles Rivers-Wilson et M.