

Simpson, un train du Grand-Nord ou du Canadian Northern pourra prendre cette voie à n'importe quel endroit et se rendre jusqu'aux provinces maritimes. Sur ce point encore, nous avons donc pris toutes les précautions possibles, et je suis fermement convaincu que les stipulations de cette clause donneront pleine satisfaction au peuple canadien.

Je reviens à la question de l'intérêt. On dira peut-être : "Vous avez stipulé qu'à sept années près la compagnie sera tenue de payer l'intérêt du montant des obligations tant qu'il ne sera pas remboursable ; mais qui vous assure que cela se fera ?" Je vais maintenant faire connaître à la Chambre les mesures de précaution que nous avons prises à ce sujet :

Pour les fins déterminées ci-après dans la présente clause, la compagnie pourra et devra créer des hypothèques à des fidéicommissaires ainsi qu'il suit :—

(a) Une hypothèque qui constituera une première charge sur le chemin de fer, l'entreprise, l'équipement et les biens, les recettes, droits et priviléges de la compagnie, y compris tout l'équipement et les biens que la compagnie pourra ci-après acquérir (mais à l'exception des embranchements de plus de six milles de longueur ou des recettes en provenant et des priviléges s'y rattachant, ou du matériel roulant additionnel qui pourra, de l'assentiment du gouvernement, avoir été désigné par la compagnie comme constituant l'équipement, et non compris les navires ni les terres concédées par les municipalités ou les provinces, à titre de primes ou de subventions à ladite compagnie, pour d'autres fins que celles de son chemin de fer) pour assurer le rachat de la dite émission de premières obligations garanties par le gouvernement.

(b) Une hypothèque qui sera une charge de deuxième ordre sur les biens couverts par l'hypothèque prévue au paragraphe 35 (a), sauf le matériel roulant constituant l'équipement de la division est, pour assurer le remboursement des obligations que doit garantir comme susdit la Compagnie du Grand Tronc du Canada.

(c) Une hypothèque qui grèvera tout le matériel roulant constituant l'équipement de la division immédiatement à la suite de la charge énoncée au paragraphe 35 (a), pour garantir au gouvernement le paiement du loyer exigible par rapport à la division est, l'entretien de cette division en bon état et la continuité de son service, et le respect et l'exécution par la compagnie des stipulations du présent contrat.

LE PAYS PROTÉGÉ PAR LE CONTRAT.

On le voit, nous avons stipulé une hypothèque spéciale dans le but de contraindre la compagnie à remplir les conditions qui lui sont imposées, surtout en ce qui concerne l'exploitation du chemin de fer. Mais, demandera-t-on, cela va-t-il suffire ? Le matériel roulant étant déjà grevé d'une hypothèque de \$5,000,000, cette nouvelle stipulation aura-t-elle vraiment pour effet de forcer la compagnie à tenir la promesse qu'elle a faite d'exploiter le chemin ?

Nous avons, dans cette entreprise, beaucoup mieux que l'hypothèque dont je viens

de parler : La compagnie elle-même a tout intérêt à exploiter ce chemin. Il n'y a pas à en douter, il sera de son intérêt de réserver le trafic du Grand Tronc pour le nouveau chemin de fer. Elle transportera les marchandises par la ligne actuelle du Grand Tronc jusqu'à North Bay, d'où elle les fera rendre par le chemin que le gouvernement d'Ontario est à faire construire, jusqu'à un point où ce chemin se raccordera avec la nouvelle voie, et elle les fera ensuite parvenir jusqu'à l'océan Pacifique. Je veux qu'on me comprenne bien. La Compagnie du Grand Tronc a un intérêt immense à atteindre la fertile région des prairies. A l'heure qu'il est elle prend tout son trafic dans les provinces de Québec et d'Ontario. Elle ira prendre les marchandises à Toronto, à Montréal et dans les autres centres de l'est pour les transporter à North Bay, de North Bay à la nouvelle ligne par la voie ferrée que le gouvernement d'Ontario est à faire construire, mais elle les dirigera vers la division des prairies. L'intérêt qu'elle y a est manifeste. Force lui est d'exploiter ce chemin, sans quoi elle n'aurait jamais signé ce contrat, qui lui confère bien le privilège de transporter vers l'ouest les produits des provinces de Québec et d'Ontario, mais à la condition expresse qu'elle n'exploitera pas seulement cette division-là, mais toute celle qui se trouvera comprise entre Moncton et Winnipeg. Comme elle ne saurait manquer à ses obligations dans l'est sans se nuire à elle-même dans l'ouest, il s'ensuit nécessairement qu'elle ne peut pas s'écartier des conditions que nous lui avons imposées.

Les tarifs et péages ont fait l'objet d'une autre importante stipulation. Il est dit dans la clause 39 que la réglementation des tarifs et des péages relèvera directement du gouvernement ou de la commission des chemins de fer lorsqu'elle aura été formée. Nous avons songé un instant à suivre l'avis de mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Bialir) — avis dont il a été question dans l'échange de correspondance qu'il y a eu entre lui et moi. Mon honorable ami désirait que nous fussions admis à partager les profits provenant de la division de l'ouest, mais au lieu d'obliger la compagnie à nous verser une partie de ses profits lorsqu'ils auront atteint un chiffre raisonnable, nous avons décidé, après mûre délibération, de les employer de façon à provoquer une réduction des tarifs.

J'attire maintenant l'attention de la Chambre sur un autre point caractéristique de ce contrat. Comme il est dit au préambule, c'est dans le but d'assurer le passage du trafic par les eaux, par les routes canadiennes, que nous avons signé ce contrat, et nous avons à cet effet inséré dans la clause 42 une stipulation spéciale qui se lit comme suit :

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement