

J'ai encore une question à poser au Gouvernement; on refuse de nous dire s'il est intervenu quelques négociations avant les élections; mais il est consigné dans les dossiers que, trois semaines après l'élection, et presque à l'issue du scrutin, le 16 novembre, le président du Grand-Tronc-Pacifique a adressé au Gouvernement une communication qui ne semble pas être la première communication échangée. Cette lettre ne semble pas indiquer que ce soit la première communication de cette nature ou la première fois qu'on ait donné à entendre au Gouvernement que la compagnie allait demander un prêt de \$10,000,000; le Gouvernement savait certainement, le 16 novembre, que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique allait demander un prêt de \$10,000,000.

L'octroi de ce prêt de \$16,000,000 au Grand-Tronc-Pacifique est une des questions les plus importantes qui aient été présentées à la Chambre durant la session actuelle et je voudrais demander au premier ministre comment il se fait qu'il ait remis le discours du trône au gouverneur général deux mois après sans avoir fait une allusion quelconque à la question la plus importante qui devait être présentée à la Chambre. Dans le discours du trône, il a fait seulement l'allusion suivante au Grand-Tronc-Pacifique:

La construction du chemin de fer transcontinentale a été poussée vigoureusement durant l'année dernière. La voie ferrée a été ouverte pour le transport des moissons de Winnipeg à la rivière Bataille, une distance de 675 milles.

Il a parlé de quelque arpentage d'exploration pour le chemin de fer de la baie d'Hudson, de la présence d'un représentant du Canada à l'institut international d'agriculture et d'autres questions d'importance secondaire, mais il a complètement omis la plus importante de toutes. Pourquoi?

Je constate que l'on a adopté pendant cette session, le bill (n° 13). C'est une loi pour permettre au Grand-Tronc de consentir une autre hypothèque de \$12,000,000 sur sa propriété ou plutôt d'émettre des obligations-déventures consolidées pour un montant dont l'intérêt n'excéderait pas £100,000 ou \$500,000 à 4 p. 100; en d'autres termes, cette émission capitalisée avec l'émission d'obligations-déventures consolidées qui deviendraient une hypothèque sur la compagnie du Grand-Tronc au montant de \$12,000,000, et les \$12,000,000 qui doivent être émis sous l'autorité de cette loi prendraient rang comme première hypothèque pour la garantie proposée que nous discutons maintenant. Ce bill a été présenté à la Chambre le 26 janvier ou environ six jours après l'ouverture du Parlement. La première lecture de ce projet de loi a eu lieu le 1er février; la seconde lecture le 16 février; le comité des chemins de fer en a

M. W. S. MIDDLEBRO.

fait ensuite rapport et la troisième lecture le 19 février. Le bill a été finalement adopté par le Sénat, le 1 mars, et six jours après cette résolution a été présentée à la Chambre. Maintenant, je puis me tromper, mais il me semble que ce bill a pu suivre toute la filière du Parlement sans qu'un mot soit dit par le Gouvernement relativement à son intention de présenter une résolution pour faire un prêt de \$10,000,000 au Grand-Tronc, pour que le Grand-Tronc puisse établir un gage de priorité de \$12,000,000 sur sa propriété et diminuer d'autant la sécurité de la garantie qu'il nous donnerait.

Permettez que je dise un mot ou deux au sujet de la sécurité directe donnée par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. C'est une chose vraiment curieuse, d'après l'information fournie par le ministre des Finances, qu'avant tout cette compagnie du Grand-Tronc dont le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a dit "nous n'étions pas satisfaits qu'elle se contente seulement d'appuyer, mais nous avons insisté et elle a consenti à en faire partie, à y entrer et à devenir toute l'affaire", c'est très curieux que cette compagnie du Grand-Tronc soit devenue propriétaire de \$25,000,000 de capital ordinaire du Grand-Tronc-Pacifique pour la somme de \$203,000 et que les directeurs de la compagnie n'aient actuellement déboursé que \$5,200.

Si nous passons ensuite à la question des terres en rapport avec le Grand-Tronc-Pacifique, nous constatons l'état d'affaires suivant: le Grand-Tronc-Pacifique est soutenu financièrement par le Dominion; la construction du Grand-Tronc-Pacifique augmente la valeur des terres; il y a environ 81 emplacements de ville situés entre Winnipeg et Edmonton et ces emplacements de ville ont acquis de la valeur seulement par suite de la construction de ce chemin de fer. Il n'était que raisonnable que cette augmentation de la valeur des terres devinse la propriété du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et il n'est que juste que nous qui fournissons l'argent à ce chemin de fer, et qui lui prêtons encore \$10,000,000 nous obtenions, comme garantie, cette augmentation de valeur des terres produite par la construction de ce chemin de fer. Mais nous constatons que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique a transporté tous ses emplacements de ville à une compagnie distincte nommée la Grand Trunk Pacific Townsite and Development Company. Je constate que les directeurs de cette compagnie sont C. M. Hays et ses amis. Il y a 30,000 parts de capital dans cette Grand Trunk Pacific Townsite and Development Company. Les directeurs, d'après l'état présenté par le ministre des Chemins de fer sont C. M.