

de la compagnie, M. Allen, a refusé absolument d'y prendre part en donnant pour motif à son objection qu'il ne voulait pas se lancer une fois de plus dans l'inconnu; que la Compagnie du Grand Tronc avait déjà perdu assez d'argent en Canada, et qu'elle ne devait pas s'engager dans cette nouvelle entreprise. Cet ancien directeur a fait lire par son fils, lors de la séance tenue pour discuter le contrat, un mémoire dans lequel il donne les raisons pour lesquelles les actionnaires du Grand Tronc ne devaient pas ratifier le contrat tel qu'il était alors, ou tel qu'il est sorti en premier lieu de notre parlement. Je me rappelle que, moi-même, lors de la dernière session, en discutant cette question avec quelques amis, j'ai déclaré que, si j'étais l'un des actionnaires du Grand Tronc, "j'y regarderais à deux fois avant d'accepter le contrat", et je donnai les raisons qui me faisaient parler ainsi. Un haut fonctionnaire du Grand Tronc, présent, m'entendit faire cette observation, et me conseilla de m'abstenir d'exposer ces raisons si j'avais l'honneur de prendre la parole sur ce sujet dans le Sénat. Il ajouta que M. Hays aurait assez de difficultés à obtenir l'adhésion des actionnaires sans que nous lui jetions ici sur son chemin de nouveaux obstacles. Mais je constate que plusieurs actionnaires d'Angleterre se sont formés la même opinion que moi du contrat original, et à la séance tenue par les actionnaires pour examiner la question, les raisons que j'avais exprimées, au point de vue de ceux-ci, furent données par ces derniers contre la ratification du contrat. M. Merlin, l'un des plus importants actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, a déclaré dans cette circonstance que, après avoir lu attentivement le contrat et l'avoir soumis à des hommes d'affaires de Londres, le gouvernement canadien n'assumait dans ce contrat que peu d'obligations, si, toutefois, il en assumait, et j'attire particulièrement l'attention de cette honorable Chambre sur ce fait que le contrat a été apprécié par les hommes d'affaires de Londres à peu près dans le même sens qu'il l'a été par notre ministre des Finances, lui-même.

Le premier amendement à ce contrat est une prorogation de délai de cinq à huit ans (jusqu'à l'an 1911). Le contrat stipule qu'un dépôt de \$5,000,000 doit être fait.

Nous savons jusqu'à quel point le capital est timide, et les capitalistes avant de se dessaisir de leurs fonds, veulent s'assurer, comme doivent le faire des hommes d'affaires, que la Compagnie aura tout le temps dont elle a besoin pour mener à bonne fin l'entreprise.

Supposé que la construction de la voie ferrée dure quelques mois de plus que cinq ans, terme fixé par le contrat primitif, la compagnie se trouverait alors à la merci du gouvernement. C'est pourquoi elle a demandé une prorogation de délai de cinq ans qu'il était à huit années. En exigeant cette prorogation, elle agit comme doivent agir des hommes d'affaires, sans avoir, toutefois, l'intention de prendre tout ce délai; sans avoir l'intention, après avoir construit la plus grande partie du chemin et payé, disons 75 ou 80 pour cent de la somme requise pour le parachèvement de l'entreprise, de laisser ce pourcentage considérable plus longtemps qu'il ne le faut comme un placement mort, ou improductif. L'intérêt de la compagnie sera d'achever le chemin aussi promptement que possible. Je ne considère donc pas cette prolongation de délai comme une chose très-importante, et, comme l'a dit l'honorable secrétaire d'Etat, cet amendement est réellement d'une très-faible importance.

Puis la compagnie demande le droit de louer et d'exploiter les parties du chemin de la division de l'Est à mesure qu'elles seront terminées. C'est une demande raisonnable. Que ferait-on de ces parties du chemin si elles n'étaient pas exploitées? Le gouvernement n'a pas pour politique d'exploiter, lui-même, ce chemin. Nos honorables amis de la gauche ont modifié récemment leurs opinions en matière de chemins de fer, et ils voudraient maintenant que le gouvernement exploitât, lui-même, ces parties de la division de l'Est. Telle n'est pas l'intention du gouvernement, comme l'a formellement déclaré le ministre des Finances. Il est donc juste que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique exploite ces parties à mesure qu'elles seront construites, et cela d'autant plus que c'est cette compagnie qui sera obligée de fournir tout le matériel roulant de cette division, et qui l'exploitera sans que la chose coûte un seul centin aux contribuables du Canada.

L'ai  
prairi  
présen  
res d  
du m  
a eral  
Comp  
raient  
a dem  
vront  
le pai  
je fer  
obligat  
l'appr  
c'est-à  
Canad  
vendue  
compre  
corder  
ne bai  
du pa  
crédit  
gations  
vernem  
dre le  
n'en di  
traordi  
aujourd  
lidés ar  
qu'ils a  
Quoiqu'  
cessaire  
d'obliga  
000 par  
tions a  
pour ce  
terait u  
sans ce  
cun déb  
Puis,  
montagn  
la gauc  
cette pa  
de la s  
Pacifiqu  
gouverne  
devrait  
celle du  
ingénieu  
ner, ou  
ou tel n  
cas d'un  
ficier du  
gouverne  
et le gou