

avec les moyens que ce bill met à sa disposition. La compagnie s'engage à construire un chemin de fer de Moncton à Québec, de Québec à Winnipeg et de Winnipeg à Fort-Simpson. Si elle mène cette entreprise à bonne fin avec les ressources que ce bill lui permet de se procurer sans subvention du gouvernement, elle aura accompli une œuvre merveilleuse, sans qu'il en coûte un sou au pays.

Mais il est probable qu'elle demandera de l'aide au gouvernement. Alors, comme l'ont fait remarquer l'honorable ministre des Finances et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, le gouvernement aurait à déterminer les conditions auxquelles cette aide devrait être accordée. L'octroi de cette charte n'oblige pas le gouvernement à accorder de l'aide. S'il préfère construire le chemin lui-même ou en confier la construction au Grand-Tronc-Pacifique ou à une autre compagnie, les conditions auxquelles le chemin sera construit devront être soumises au pays, et soigneusement étudiées. Jusque là cette charte doit être traitée comme toute autre charte. Si elle ne concernait pas la construction d'un chemin aussi gigantesque, elle serait accordée depuis longtemps, mais la grandeur de l'entreprise la signale à l'attention. Parce qu'il s'agit d'une grande entreprise il ne faut pas en conclure que cette charte diffère de celles que le parlement accorde tous les jours. Je puis ajouter que l'amendement de l'honorable député de Labelle est contraire au règlement.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre des Finances dit que peu importe la charte que nous donnons à cette compagnie, et que le gouvernement, avant de lui accorder de l'aide, pourra modifier le tracé et changer les conditions. L'honorable député de Selkirk trouve cette législation bien extraordinaire et dit que c'est la première fois qu'il en entend parler. Mais le ministre des Chemins de fer et Canaux lui a riposté en lui citant le bill concernant la construction du Canadien du Pacifique qu'il prétend être exactement comme celui qu'il propose. Il me permettra de lui faire observer que les deux cas n'ont aucune similitude. Le bill du Canadien du Pacifique avait pour but de ratifier un contrat entre plusieurs particuliers, savoir: George Stephen, Duncan MacIntyre, RR. B. Angus et autres capitalistes anglais, et le ministre des Chemins de fer et Canaux pour construire un chemin de fer ; et en vertu de ce contrat ces messieurs obtinrent une charte les autorisant à le construire. Mais comment le Grand-Tronc-Pacifique pourrait-il passer un contrat avec le gouvernement pour la construction d'un autre chemin de fer que celui qui est mentionné dans le bill et à d'autres conditions que celles qui y sont stipulées.

La compagnie est liée par sa charte ; elle ne peut pas aller au delà. Elle ne peut pas conclure un contrat pour autre chose que ce qui est clairement stipulé dans sa charte. La compagnie n'a pas d'existence en dehors de sa charte et par conséquent ne peut pas

passer un contrat avec le gouvernement comme le pourraient des particuliers. Dans le cas du Canadien du Pacifique, le gouvernement a accordé une subvention pour construire un chemin de fer depuis Winnipeg jusqu'à Victoria et il fut autorisé par le parlement à signer un contrat avec la compagnie qui avait obtenu une charte l'autorisant à construire ce chemin.

Ici le cas est bien différent. Le Grand-Tronc-Pacifique est autorisé par ce bill à construire un certain chemin défini, à certaines conditions, et il ne pourrait pas passer avec le gouvernement un contrat qui modifierait le tracé ou changerait les conditions de sa charte. Je ne vois donc pas comment le ministre des Finances et le ministre des Chemins de fer et Canaux peuvent prétendre qu'après que le Grand-Tronc-Pacifique aurait obtenu sa charte, cette compagnie pourrait conclure avec le gouvernement une convention qui ne serait pas conforme aux conditions de cette charte. Le ministre des Finances prétend de plus que pour le moment il ne s'agit que de savoir si nous n'autorisons pas la compagnie à hypothéquer le chemin pour une somme trop considérable, et que la nécessité de venir en aide à la compagnie et les conditions auxquelles cette aide devrait être accordée, pourront être discutées plus tard. Je me rappelle encore les arguments dont se servait le directeur général des Postes quand il blâmait ce qu'il appelait la folie de l'ancien gouvernement qui avait permis au Canadien du Pacifique de porter son capital à un chiffre beaucoup trop élevé. Il prédisait que quand il s'agirait de fixer les tarifs, ou de reprendre possession du chemin, l'Etat aurait à payer pour cet excès de capital. Je pensais autrement à cette époque et mes vues ne se sont pas beaucoup modifiées depuis. Ceux qui placent de l'argent dans les chemins de fer prennent en considération les garanties qu'on leur offre. Quelles garanties auraient les capitalistes, s'ils plaçaient leur argent dans l'entreprise qui nous occupe en ce moment ? Il y a d'abord le privilège d'hypothéquer, de \$20,000 par mille, dans la prairie, de \$30,000 par mille, sur les autres sections, et de \$50,000 par mille sur les sections qui traversent les montagnes. La valeur de ces obligations sera déterminée par la valeur de l'entreprise et par la subvention du gouvernement, et je considère—en ceci je diffère d'opinion avec le chef de l'opposition et les honorables ministres des Finances et le directeur général des Postes—qu'en tant que les bailleurs de fonds sont concernés, il est indifférent que le privilège d'hypothéquer soit de \$20,000 par mille, ou de \$200,000 par mille.

Quant à fixer les tarifs, plus tard, la commission n'aura pas à tenir compte des actions majorées, des obligations émises, des charges quelconques dont on aurait pu grever le chemin ; elle établirait les tarifs d'après la valeur du chemin et d'après ses recettes sans autre considération. Le gouvernement croit que le chiffre du capital peut

Sir WILFRID LAURIER.