

les vues du gouvernement, qu'ils ont défendues avec tenacité, en présence de la pression exercée par l'opposition. Je dois dire ici que si ces négociations aboutissent à un heureux résultat, comme je l'espère, nous le devrons, en grande partie, aux efforts et à l'habileté de notre gérant général, M. Hays. (Appl.) Il est impossible d'apprécier trop hautement les services qu'il nous a rendus dans cette affaire. Ses grandes aptitudes nous sont déjà connues. Il suffit de revoir l'histoire de la compagnie depuis les neuf dernières années, pour voir quel homme est M. Hays. Il semble avoir mis et consacré toute son activité et toute son énergie au succès de cette grande entreprise et je vous demande de vous unir à moi pour remercier de ce qu'il a fait. (Appl.) Dans son impatience de voir la fin de ces négociations, il n'a pas craint d'entreprendre un long voyage au prix de grands sacrifices; il est en ce moment à mes côtés et je suis certain que vous aimerez à l'entendre vous dire ce qu'il pense de la situation de la compagnie et des avantages qu'elle peut attendre de cette entreprise. (Appl.)

Dans l'intervalle, un grand changement défavorable s'est produit sur les marchés monétaires du monde entier, et les directeurs dans l'intérêt des actionnaires, décidèrent qu'il était absolument nécessaire d'apporter certaines modifications aux arrangements pour sauvegarder le crédit de la compagnie. Un des changements concerne les conditions imposées au Grand-Tronc-Pacifique pour le dépôt du cautionnement et dont je parlerai plus au long, dans quelques instants. Les négociations furent, en conséquences, reprises, et on en trouvera le résultat dans le deuxième contrat, au contrat supplémentaire, qui vous a été communiqué, et qui, interprété à l'aide du premier, est maintenant soumis à votre ratification.

Si, comme je n'en doute pas, vous l'approuverez, il sera déposé devant le parlement canadien qui a été convoqué spécialement pour le 10 mars—après demain,—pour y être discuté, et je l'espère—ratifié. Je vais maintenant expliquer les principales dispositions du contrat, plus particulièrement celles qui ont trait à la participation du chemin de fer du Grand Tronc dans l'entreprise. Je crois que vous aimerez d'abord à connaître le tracé que suivra le chemin projeté. La longueur totale du chemin depuis son extrémité est, à Moncton, jusqu'à Port-Simpson, sur le littoral du Pacifique, est de 3,400, et pour plus de clarté, je vous demande de le considérer comme divisé en deux sections—la division de l'est, et la division de l'ouest, cette dernière étant elle-même subdivisée en deux.

La division de l'est, de Winnipeg à Moncton, en passant par Québec, sera la propriété du gouvernement et sera construite par lui sous la double surveillance du gouvernement et du Grand-Tronc-Pacifique et louée en entier quand elle sera terminée, ou en partie, pendant la construction—au Grand-Tronc-Pacifique. La distance de 3,400 milles que j'ai mentionnée il y a un instant, se subdivise comme suit : De Moncton à Québec, environ 400 milles; de Québec à North-Bay, depuis le point de raccordement près de North-Bay, environ 500 milles; de là à Winnipeg, 1,000 milles. On voit donc que la partie du gouvernement est d'environ 1,900 milles. En se dirigeant vers l'ouest, la section des prairies, c'est-à-dire, depuis Winnipeg jusqu'au pied des montagnes Rocheuses, aura environ 1,000 milles, et la section des montagnes, environ 500 milles. Par conséquent, la ligne du Grand-Tronc-Pacifique

proprement dite aura 1,500 milles et celle du gouvernement, 1,900. La ligne passera à 100 ou 150 milles au nord de North-Bay, où un embranchement la reliera au réseau du chemin de fer du Grand Tronc, et un autre sera construit d'un point entre Winnipeg et North-Bay jusqu'à un point vers le lac Supérieur. Le Grand-Tronc-Pacifique, sans aucun doute, recevra la subvention ordinaire du gouvernement fédéral et du gouvernement d'Ontario, pour la construction de ces embranchements. Depuis Winnipeg jusqu'à la côte du Pacifique (division de l'ouest), le chemin sera construit par le Grand-Tronc-Pacifique et sera, comme je l'ai dit, sa propriété exclusive. Ce chemin est divisé en deux sections—une depuis Winnipeg jusqu'au pied des montagnes Rocheuses, portera le nom de section des prairies; l'autre qui traversera les montagnes, jusqu'à la côte du Pacifique, s'appellera la section des montagnes. Il est stipulé que la division de l'ouest, de Winnipeg à Pacifique sera terminée en huit ans. Aucune date n'est fixée pour le parachèvement de la division de l'est, mais il est certain que les travaux, sur les deux divisions, seront poussés activement, en tenant compte de l'état du marché monétaire, du prix des matériaux, des conditions de la main-d'œuvre.

Je vais maintenant expliquer à quelles conditions la division de l'est sera louée au Grand-Tronc-Pacifique. D'abord, le bail sera pour une période de cinquante ans. A l'expiration de ce délai, le gouvernement sera libre d'exploiter lui-même le chemin, et dans ce cas, le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique se réserve un droit de parcours, pendant un autre période de 50 ans; si, d'un autre côté le gouvernement décide de ne pas exploiter lui-même le chemin de fer, le Grand-Tronc-Pacifique aura la préférence sur toute autre compagnie pour renouveler le bail. Le prix du loyer payé par le Grand-Tronc-Pacifique sera de 3 pour 100 sur le prix de construction du chemin. Mais pendant les sept premières années, après le parachèvement du chemin, aucun loyer ne sera payé, et pendant les trois années suivantes, la compagnie ne paiera 3 pour 100 qu'en tant que le permettra l'excédent des recettes sur les dépenses; les déficits qui pourraient se produire durant ces trois années seront capitalisés et ajoutés au coût de la construction. Par conséquent, pendant les dix premières années, le Grand-Tronc-Pacifique ne sera soumis à aucune obligation provenant de la location du chemin. Pendant les 40 dernières années le Grand-Tronc-Pacifique paiera comme loyer, 3 pour 100 sur le prix de la construction. Je puis mentionner ici que l'acte en vertu duquel le gouvernement construit le chemin jusqu'à Winnipeg, libère le Grand-Tronc-Pacifique de l'obligation de construire cette partie du chemin dont j'ai parlé, entre North-Bay et Winnipeg; ce chemin traversera un pays que je crois beaucoup plus avantageux que celui que traverse le chemin de fer Canadien du Pacifique passant à 100 ou 150 milles plus au sud; mais d'après les probabilités, il mettra plus de temps à se coloniser que les territoires plus fertiles que traversera la ligne du Grand-Tronc-Pacifique.

J'arrive maintenant à la division de l'ouest, c'est-à-dire, au Grand-Tronc-Pacifique proprement dit; le gouvernement s'engage à garantir 3 pour 100 sur des obligations portant première hypothèque, jusqu'à concurrence de trois quarts du coût de la construction, mais pour la section des prairies, cette garantie ne dépasse-