

**BILLS—Suite.**

Hon. Haggart—La compagnie du Grand-Tronc pourrait faire acheter les actions par des tiers et pourtant se faire déléguer le pouvoir de voter, c'est-à-dire de diriger, aux termes du contrat—2550.

M. Heyd—Le Grand-Tronc aura plus d'intérêt à transporter le blé de Winnipeg à Saint-Jean, N.-B., par le G.-T.-P., que de Winnipeg à Portland via North-Bay, 1835 milles vs 1973 milles—2568; tout ce qui est entaché de municipalisation semble voué à la déconfiture—2573.

M. Hughes—La possession des actions par le Grand-Tronc est une garantie que cette compagnie-là passera toujours en premier lieu et le Grand-Tronc-Pacifique en second lieu—2558.

Laurier (sir W.)—Le gouvernement pouvait confier la direction du Transcontinental à trois compagnies. Il a choisi le Grand-Tronc, la plus ancienne du Canada—2503; si les concessions accordées sont légitimes on ne peut pas dire que le gouvernement se fait faire la loi par le Grand-Tronc—2504; à quoi cela pouvait-il servir d'obliger la compagnie à garder ces actions inertes dans ses caisses, du moment où l'on continue à l'obliger de conserver le contrôle de la direction—2505; il faut bien que la compagnie du Grand-Tronc qui finance l'entreprise se procure les capitaux nécessaires à sa réalisation—2506.

Hon. Tarte—N'a plus d'aspirations nationales—2535; si l'on se base sur la carte, les chemins de fer canadiens, au lieu d'aller de l'est à l'ouest devraient aller du nord au sud—2535; erreur de sir G. E. Cartier en 1849—2535; le gouvernement n'est pas hostile au développement des voies fluviales—2536; le Grand-Tronc est tenu d'avoir le contrôle financier du Grand-Tronc-Pacifique il est donc de son intérêt que cette entreprise réussisse—2538; le Pacifique-Canadien a bien été obligé dans son intérêt de développer Saint-Jean, N.-B., quand il avait déjà Boston comme terminus sur l'Atlantique—2539.

M. McCreary—Les chemins de fer en hiver peuvent se charger de blé à un taux bien plus rémunérateur pour les cultivateurs que s'il leur faut garder leur grain tout l'hiver et payer les frais d'emmagasinage, d'assurance et d'intérêt—2545.

M. Northrup—Ce n'est pas la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui a demandé les modifications au contrat concernant le droit de vente des actions—2634; tant qu'il n'est pas prouvé qu'il y avait lieu de faire les modifications, il y a lieu de se demander si elles sont oui ou non légitimes—2636; les directeurs du Grand-Tronc-Pacifique étaient satisfaits—2638; on aurait dû stipuler que les fonds provenant de la vente des actions devraient tous être appliqués au Grand-Tronc-Pacifique—2641; pour la réglementation des tarifs on doit considérer non seulement les intérêts du peuple, mais aussi ceux des actionnaires, sinon nous ne trouverons personne pour souscrire à nos entreprises—2642; le matériel roulant d'une compagnie ne peut pas constituer un actif réel—2648.

**BILLS—Suite.**

Hon. Tarte—Les maîtresses préoccupations du Grand-Tronc ne seront pas pour le G.-T.-P. mais pour ses anciennes lignes—2508; sir G. E. Cartier a poussé les citoyens de Montréal à donner des subventions au G.T.R. pour atteindre Portland—2508; la concurrence du nouveau canal de l'Erié et des débouchés du golfe du Mexique sera formidable—2510; le seul moyen de soutenir la concurrence des Américains est de marcher sur leurs brisées—2511; construisons le chemin, mais complétons cette mesure par l'amélioration des voies fluviales—2524; le nord-ouest est aujourd'hui mieux pourvu de chemins de fer qu'aucune autre section du pays—2528; avec la nationalisation, le gouvernement ne pourrait réduire les tarifs sans ruiner les autres compagnies—2532; serait surpris si avant de mourir il apprenait que le Grand-Tronc-Pacifique paie 3 p. c. d'intérêt—2534; en hiver, le commerce n'ira pas à Québec—2534.

Article 9 de l'annexe adopté—2662.

Article 10 (de l'annexe) (donnant à la Compagnie du G.T.P. droit de passage sur la section est si le gouvernement reprend possession à l'expiration du bail) et article 11 (obligeant le gouvernement à acquérir les embranchements construits, déduction faite des subventions payées suivant le cas)—2662.

M. Borden (R. L.)—Si l'Intercolonial n'est pas soumis aux restrictions qu'impose la loi des chemins de fer, il ne peut pas profiter des privilèges de passage que celle-ci confère—2669.

Hon. Fitzpatrick—La compagnie est propriétaire absolue de la division de l'ouest et l'Etat a la pleine propriété de la division de l'est et de l'Intercolonial. Le gouvernement obtient à perpétuité des droits de parcours sur la division de l'ouest. La compagnie obtient des droits égaux sur l'Intercolonial. Sur le réseau intermédiaire, le gouvernement se réserve des droits en faveur de l'Intercolonial pendant la durée du bail. Le bail expiré, si l'Etat entre de nouveau en possession de sa propriété, la compagnie aura sur la division de l'est les mêmes droits que sur l'Intercolonial—2675; la compagnie va construire trois embranchements: l'un à partir d'un point sur la division de l'est jusqu'à Port-Arthur ou Port-William, ou un autre endroit dans cette région; un autre à partir d'un point sur la division de l'est jusqu'à North-Bay; et le troisième à partir d'un point sur la division de l'est jusqu'à Montréal—2689.

M. Osler—L'Etat devrait stipuler qu'il aura le droit de se servir des installations terminus s'il prend à sa charge et exploite la section de l'est—2674.

Articles 11, 12, 13, 14 et 15 de l'annexe adoptés—2690.

En comité sur le Bill—2691.

Article I discuté—2691.

M. Borden (R. L.)—Propose d'ajouter au préambule du contrat "sujet aux dispositions de l'Acte Transcontinental (de l'année dernière), et de cet acte", adopté—2692.