

graphe 3, pour cette simple et suffisante raison que le parlement était le seul corps qui pouvait donner les pouvoirs demandés dans ce paragraphe ?

4. Que vos requérants seront prêts, dès qu'une convention aura été conclue entre eux et le gouvernement, et dès que les concessions mentionnées ci-après auront été sanctionnées par un décret de l'Exécutif, à mettre en campagne un parti d'ingénieurs, tant à l'extrémité est qu'à l'extrémité ouest et sur d'autres points sur la ligne projetée.

Si ce n'est pas en vertu de la proposition contenue dans ce quatrième paragraphe, je voudrais savoir en vertu de quoi des ingénieurs furent placés sur certaines parties de cette ligne projetée avant que le bill de la dernière session eût été voté et sanctionné, le 24 octobre ? Le plan même énoncé dans ce quatrième paragraphe a été mis à exécution. On n'a pas attendu que le bill fût devenu loi pour placer des arpenteurs et des ingénieurs sur la ligne projetée. La compagnie a fait ce qu'elle avait proposé au gouvernement de faire. Reprenons le document :

5. Que les tracés devant être choisis seront soumis au gouvernement et approuvés par lui, après que les lignes auront été convenablement étudiées.

Encore une fois, c'est le projet même qui a été discuté et considéré au parlement, les deux sessions dernières :

6. Que dès que les plans et les tracés auront été approuvés, les travaux seront commencés et le chemin sera achevé et mis en exploitation dans un délai de cinq ans à dater de l'entrée en vigueur de l'acte.

Ce sont les termes mêmes du contrat soumis par le gouvernement, l'année dernière. Mon très honorable ami nous dit que ce document n'aurait été d'aucune assistance au parlement dans la considération de cette mesure. Mais, quand nous en étions, durant la présente session, à discuter le nombre d'années qu'il faudrait accorder à cette compagnie pour construire la division de l'Ouest, n'aurions-nous pas trouvé utile de connaître l'offre faite volontairement à cet égard par les promoteurs mêmes de la compagnie ? C'est un délai de cinq ans qu'ils demandèrent eux-mêmes; et c'est le terme qui fut établi par le contrat primitif soumis par le gouvernement. Et pourtant, mon très honorable ami est d'avis que, pendant que nous discutâmes la prolongation de délai de cinq ans à huit, accordée par notre gouvernement, à la suite de la ratification du contrat primitif par le parlement, il ne nous aurait pas été utile de savoir que cinq ans était le terme proposé par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique elle-même. Le document dit ensuite :

7. Que toute l'entreprise sera sujette à l'inspection et à l'approbation de l'ingénieur en chef du gouvernement.

Encore une fois, nous avons là exactement les termes du contrat soumis par le gouver-

M. R. L. BORDEN.

nement, l'année dernière. Et en présence de ce paragraphe, mon très honorable ami a dit que cette proposition n'a aucun rapport au contrat soumis par le gouvernement. Le paragraphe suivant est ainsi conçu :

8. Qu'afin d'établir des communications avec le littoral de l'Atlantique durant toute l'année et par une route passant exclusivement sur le territoire britannique, vos requérants seront prêts à conclure un arrangement avec le gouvernement pour un échange de trafic ou autre arrangement satisfaisant avec le chemin de fer Intercolonial à Montréal, ou à considérer toute autre proposition que le gouvernement pourrait lui soumettre.

C'est à l'égard de ce huitième paragraphe que le gouvernement a fait le principal changement à la proposition du Grand-Tronc-Pacifique. Au lieu de faire ce qu'on propose de faire ici, le gouvernement construit et afferme au Grand-Tronc-Pacifique la ligne de North-Bay à Québec. Mais n'aurait-il pas été à propos que le parlement, en discutant l'opportunité de la construction de ce chemin, eût eu devant lui, comme il y avait droit, cette proposition du Grand-Tronc-Pacifique ? Sûrement, mon très honorable ami verra que ce huitième paragraphe est lui-même une contre-proposition qui aurait dû en toute justice,—et en tout honneur, dirai-je,—être soumis au parlement avant que la mesure fût adoptée. Le document continue :

9. Que vos requérants auraient l'avantage de tous les raccourcissements de l'est, dans Ontario et Québec, du chemin de fer le Grand Tronc et, par ce moyen, lors de l'achèvement de la ligne transcontinentale, un réseau complet d'un océan à l'autre serait établi et ouvert à l'exploitation.

Ce n'est pas là une proposition, ce n'est qu'un argument. C'est, toutefois, un argument dont le très honorable premier ministre, ses collègues et partisans ont tiré le plus grand parti en pressant l'adoption de la mesure.

La pétition ajoute :

10. Que les conditions mentionnées à l'article 4, et auxquelles vos requérants entreprendraient de mener à bonne fin l'entreprise projetée peuvent être énoncées comme suit :—

(a) Que le gouvernement fédéral accordera à vos requérants une subvention en argent de \$6,400 par mille de chemin de fer, et en sus 5,000 acres de terres par mille.

(b) Que le paiement pour le transport des malles sera calculé sur la même base que celle qui a été établie en vertu du contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(c) Que les rails et les matériaux de toute sorte employés à la construction du chemin de fer—s'ils sont assujettis à des droits—seront admis en franchise, au cas où l'on ne pourrait se procurer ces matériaux en Canada à des conditions aussi favorables.

(d) Que le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et toutes les stations et emplacements de stations, usines, bâtiments, parcs et autres propriétés, matériel de roulement et accessoires nécessaires employés à la construction et à l'exploitation du chemin, et le capital-actions de la compagnie, seront à perpétuité exemptés d'impôts par le Dominion ou par toute provin-