

compagnie ni l'excellence de la position qui lui avait été faite par le contrat qui mettraient l'entreprise à l'abri de tout risque, si son exécution n'était pas conduite avec prudence ; et au nombre des sources de difficultés était celle d'une poursuite trop rapide des travaux. Rapidité signifie dépense, et il est impossible de presser au delà d'une certaine limite l'exécution d'une entreprise, comme cela a été démontré dans des discussions précédentes sur ce même sujet, et comme l'a montré très clairement le rapport du premier ingénieur en chef, sans en augmenter considérablement le coût.

On nous dit que la rapidité avec laquelle on a procédé n'a pas été seulement considérable, mais qu'elle a été sans précédent dans l'histoire de la construction des chemins de fer ; et si rapidité signifie dépense, que veut dire une rapidité jusque-là inouïe ? Il est évident que ces travaux ont coûté plus cher que si on les eût faits avec plus de lenteur. On ne peut, sans augmenter le coût du travail, se procurer immédiatement la main-d'œuvre nécessaire pour une pareille entreprise dans une proportion double ou triple de celle qu'aurait nécessitée une marche plus lente, et, sous ce rapport comme sous d'autres, je répète ce que j'ai dit, rapidité signifie dépense.

L'achèvement prématuré de l'entreprise, son parachèvement à une époque aussi prochaine que celle dont on parle avance indubitablement la période où son exploitation sera moins avantageuse. Nous n'avons pas tous déjà oublié les déclarations par lesquelles on justifiait les subventions qui devaient être accordées à la compagnie. On disait qu'après que la ligne serait terminée il s'écoulerait, avant qu'on pût coloniser les terres et développer le trafic, un temps considérable pendant lequel l'exploitation du chemin serait infructueuse, et pour lequel nous devions donner d'avance une compensation, en payant un prix plus élevé, et que cela était compris dans les subventions que nous accordions à la compagnie.

Mais, comme de raison, construction prématurée, achèvement prématuré, signifie la construction prématurée de la partie de cette entreprise si improdutive dont parlent les honorables messieurs. Cela veut dire plus : ça n'avance pas seulement l'époque pendant laquelle l'entreprise ne paiera point, mais ça en accentue le caractère improdusif, parce que plus vite vous construisez, moins vous laissez d'années pour l'établissement du pays, le développement du commerce, l'arrivée d'une population qui alimente le chemin lorsqu'il sera construit, et plus sont évidemment grandes les difficultés d'exploitation lorsque vous parachevez les travaux. Je ne puis non plus convenir que la rapidité extrême avec laquelle on a procédé, et avec laquelle on a l'intention de procéder, ait été réellement utile au pays. Je ne puis admettre cela, et je crois que si l'honorable ministre s'enquerrait de l'opinion qui existe dans le Nord-Ouest à ce sujet, il constaterait que ma manière de voir est celle d'un grand nombre.

Parmi les difficultés qu'offre la colonisation de ce pays, se trouve celle qui résulte de l'isolement, de l'éparpillement des établissements ; et l'effet de l'extrême rapidité avec laquelle on a construit le chemin a été d'aggraver cet inconvénient. Les colons ont été disséminés sur une vaste étendue de pays, où leurs difficultés ont été par cela augmentées ; et ils ont été induits à chercher plutôt la chance de se placer dans un endroit heureux, qui pût devenir le site d'une ville, ou renfermer une mine, qu'à s'occuper de développer constamment les ressources agricoles du pays, dont son avenir doit après tout dépendre ; développement qui sera grandement favorisé par la densité comparative des établissements, et aussi fortement retardé par l'isolement de ces derniers.

Il y a naturellement une défense de cette politique, et cette défense c'est l'activité factice qui en est résultée ; mais je ne sache pas que le Nord-Ouest en ait beaucoup bénéficié lui non plus. Je ne sache pas que le gros ballon que les honorables ministres avait lancé dans l'espace, ce ballon

qui était si magnifique et vers lequel ils demandaient à tout le monde de tourner leurs regards, offre aujourd'hui la même apparence de succès ; et je crois qu'en somme, non-seulement le développement de ce pays n'a pas été favorisé, mais qu'il a été considérablement retardé par le mouvement de hausse et de spéculation que leur politique provoquait et encourageait en ceci comme sous d'autres rapports, et qu'en conséquence on ne peut dire relativement à cette activité factice pas plus que sous d'autres rapports, que cette rapidité de construction qui a produit cette activité factice et qu'on nous dit aujourd'hui devoir être assurée à nos frais au lieu de l'être aux frais de la compagnie, fût un avantage pour le Nord-Ouest.

Les honorables ministres disent, dans le discours du Trône, que la raison de la garantie est le besoin qu'il y a de vendre les obligations non émises. Sans entrer aujourd'hui dans les détails, je dois dire que je ne trouve pas cette déclaration très conforme à celles qui ont été faites par le président et le vice-président de la compagnie, et desquelles il appert que leurs autres ressources, abstraction faite des obligations non émises, suffiraient pour construire le chemin. On dit que la vente des obligations ne peut rapporter ce qu'elles devraient produire sur le marché. Or, j'ai demandé la production des documents à ce sujet, et la Chambre y a acquiescé, mais les informations que l'on a ordonné de nous fournir ne nous ont pas été données. Nous devrions les obtenir.

Nous savons que le capital est nominale de \$100,000,000. Nous savons que la première émission, nous a-t-on dit d'abord, a été faite à soixante, mais je crois que la dernière information, d'après laquelle le syndicat, à qui l'émission était confiée, l'aurait effectuée à cinquante, est plus exacte, et qu'en conséquence les obligations ont été émises à environ la moitié de leur valeur nominale. Les journaux nous ont appris, si l'on peut se fier à la cote des marchés, qu'elles ont été vendues à une prime variant de cinquante à soixante, dépassant actuellement soixante, soit une prime de dix à vingt ou vingt-cinq.

Les honorables ministres disent que cela n'est pas assez, qu'elles devraient rapporter la prime la plus élevée sur le prix de leur émission, et comme il n'en sera pas ainsi, on nous demande de parfaire le montant. Or, je maintiens que parmi les informations essentielles au parlement pour qu'il soit en mesure d'étudier d'une manière intelligente tout plan ou projet destiné à venir en aide à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, devraient se trouver les renseignements les plus complets de toutes les transactions faites au sujet de ces obligations.

Nous avons déjà discuté cette question, et j'ai signalé ce que l'on devait conclure de renseignements aussi incomplets que ceux que nous avons. Nous avons requis la production d'autres documents, et je demande qu'ils soient promptement fournis à la Chambre, et que nous sachions, comme cause justificative de cet arrangement projeté, comment il se fait que la somme réelle produite par cette émission soit de \$45,000,000 ou de \$55,000,000.

Mais ce n'est pas là, à mon avis, la seule difficulté que la compagnie se soit créée par sa politique, aidée, encouragée et appuyée par le gouvernement du jour, en agissant de la sorte.

J'ai déjà fait remarquer, et je répète, que ce contrat, avec les subventions considérables et libérales qui ont été accordées et les privilèges étendus concédés aux adjudicataires, est une affaire de grande importance—un contrat qui exigeait chez ceux qui y étaient concernés une énergie et un dévouement entiers ; et j'ai fait observer que le temps, l'énergie, le capital, le crédit et les ressources de la compagnie ont été, dans une forte proportion, consacrés à des choses autres que la ligne ferrée pour la construction de laquelle le contrat a été adjugé. Quelques-unes de ces choses sont plus susceptibles de justification que d'autres ; mais on peut dire de toutes que ce sont des affaires au sujet