

L'amendement relatif à la section des prairies est très-peu important. Lorsque le présent contrat a été soumis aux actionnaires du Grand Tronc, le marché monétaire du monde subissait une dépression, et l'on a craint que les obligations émises par la Compagnie du Grand Tronc Pacifique ne seraient pas cotées au pair. C'est pourquoi l'on a demandé, dans le cas où ces obligations devront être vendues à un taux moindre que le pair, de pourvoir à la différence. Mais je ferai remarquer à la Chambre que ces obligations ne pourront être vendues sans l'approbation du ministre des Finances, c'est-à-dire, la sanction du gouvernement du Canada. Si ces obligations devaient être vendues, disons à 10 pour cent de perte, je comprends qu'il faudrait hésiter avant d'accorder cette sanction; mais ces obligations ne baisseront certainement pas au-dessous du pair. J'ai bien trop de confiance dans le crédit du Canada pour croire que des obligations—3 pour cent, garanties par le gouvernement du Canada, ne pourront atteindre le pair—pourvu, bien entendu, que l'on n'en dispose pas dans des circonstances extraordinaires telles que celles qui existent aujourd'hui, c'est-à-dire, lorsque les consolidés anglais sont cotés au taux le plus bas qu'ils aient atteint depuis un demi siècle. Quoiqu'il en soit, admettons qu'il soit nécessaire d'émettre un plus fort montant d'obligations pour réaliser la somme de \$13,000 par mille, et cela parce que les obligations auraient été vendues, disons à 10 pour cent au-dessous du pair, cela nécessiterait une garantie additionnelle d'autant, sans cependant exiger du gouvernement aucun déboursé réel.

Puis, quant à la partie traversant les montagnes rocheuses, l'honorable leader de la gauche a critiqué très-rigoureusement cette partie de l'entreprise—je veux parler de la section qui s'étend d'Edmonton au Pacifique. Il nous a dit que la garantie du gouvernement était illimitée; mais il devrait voir qu'il y a cette limite, savoir, celle du coût réel du chemin, et ce sera aux ingénieurs du gouvernement de le déterminer, ou de déclarer si le chemin a coûté tel ou tel montant par mille, comme dans le cas d'une compagnie qui demande à bénéficier du double subside. L'ingénieur du gouvernement fera l'inspection du chemin, et le gouvernement sera parfaitement justi-

fiabiles s'il dit: nous garantirons les obligations pour un chemin coûtant \$40,000 par mille—ce qui porterait la garantie, sur ces obligations jusqu'à \$30,000.

L'honorable leader de la gauche a beaucoup insisté sur la probabilité qu'il y a que l'évaluation du coût de la construction à travers les montagnes rocheuses était trop basse. Je ne suis pas prêt à le contredire sur ce point; mais j'appelle son attention sur le fait que dans l'espace compris entre Edmonton et Port-Simpson—c'est-à-dire, environ mille et soixante-six mille (1,066 milles)—il y a quelque trois cents milles de prairie, et naturellement, le coût de la construction sera beaucoup moins élevé pour cette section de prairie que celui de la section des montagnes. Cela réduira le coût moyen de toute cette partie. J'apprends que, sur le sommet, près de la rivière la Paix et près de la rivière Skeena, sur un parcours d'une centaine de milles, le coût pourra atteindre \$50,000 par mille, tandis que sur d'autres parties du parcours, le coût pourra s'élever à \$31,000, et sur d'autres sections à environ \$40,000 par mille. Mais le coût de la partie qui se trouve dans la prairie n'approchera pas ces chiffres—ce qui réduira le coût moyen de tout le chemin d'Edmonton aux rives du Pacifique. Puis, quant aux défilés de la rivière aux Pins, ou de la rivière la Paix, ou la vallée de la rivière Skeena, il y a une grande différence entre ce que coûtera la construction d'un chemin de fer dans cette partie des montagnes rocheuses et ce qu'a coûté la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique à travers l'autre partie de ces mêmes montagnes. Tout le monde sait l'immense différence de niveau entre les deux tracés. Il est parfaitement connu que, d'Edmonton on arrive jusqu'au pied des montagnes rocheuses par une pente douce qui s'élève graduellement jusqu'à ce que vous ayez atteint la rivière la Paix. A cet endroit vous êtes déjà à une grande hauteur, et vous y êtes arrivés sans rencontrer de grands accidents de terrain, mais par une ascension graduelle et presque imperceptible. Il s'ensuit que le gouvernement n'assume pas un trop grand risque en garantissant des obligations jusqu'à concurrence de \$30,000 par mille pour la section des montagnes. Je ne crois pas, en effet, que le coût de cette section excède ce