

perte pour le pays diversement estimée de \$3,000,000 à \$8,000,000 par année. De fait, les ennemis de la compagnie, ici et à l'étranger, ont mis à profit la rigueur des dispositions de l'acte d'emprunt et les faux rapports persistants qu'ils faisaient circuler contre le pays et contre la conduite de la compagnie, dans le but à peine déguisé de ruiner l'entreprise.

Par ces moyens, les capitalistes ont été alarmés ; les actions de la compagnie n'ont pu, ainsi qu'elle s'y attendait, lui fournir les fonds nécessaires pour bien conduire ses opérations, et son crédit a été presque complètement ruiné.

Lors de la discussion de l'acte, la compagnie, on s'en souvient, a protesté énergiquement, mais sans succès, contre la rigueur des conditions auxquelles le prêt était accordé ; elle a spécialement représenté l'effet préjudiciable qu'aurait sur son crédit la nature sévère et en apparence inéquitable du recours que se réservait le gouvernement dans le cas où elle ferait défaut, et ses appréhensions à cet égard se sont pleinement réalisées.

Les actions de la compagnie, au moment de la sanction de l'acte de la dernière session, se vendaient à environ \$60 par part de \$100, et on s'attendait à ce qu'elles atteindraient \$75 ou \$80. Peu de temps après elles commencèrent à baisser, et elles sont aujourd'hui cotées au-dessous de \$40. Et vu les circonstances que je viens d'exposer, il n'est pas étonnant que les actions de la compagnie ne commandent pas la confiance des capitalistes.

Le montant de l'emprunt auquel il a été pourvu par l'acte de la dernière session était de \$22,500,000, dont \$7,500,000 ont été affectés au paiement d'obligations existantes, laissant \$15,000,000 pour l'achèvement de l'entreprise. Cette somme, plus \$12,710,000 de subvention impayée alors entre les mains du gouvernement, donnait un total de \$27,710,000 à employer exclusivement à l'exécution des travaux. Le mode prescrit par l'acte pour obtenir le paiement de cette subvention faisait qu'il était impossible d'en retirer une partie quelconque pour d'autres objets que les frais de construction et la quantité stipulée de matériel roulant. Avant qu'aucun de ces paiements pût être effectué, il fallait qu'il fût préparé, par les ingénieurs du gouvernement, une estimation de la valeur proportionnelle des travaux exécutés à mesure que l'entreprise avançait ; et le montant de cette estimation, moins dix pour cent, était payé à la compagnie. Mais pour faire de ce chemin de fer une voie de transport de premier ordre, avec tous les accessoires nécessaires pour le mettre en état de faire concurrence aux meilleures lignes transcontinentales des Etats-Unis, il restait beaucoup à faire et à fournir en sus des simples travaux de construction et d'équipement tels que prescrits par le contrat, et ces exigences qui imposaient les circonstances ne se trouvent pas sensiblement diminuées par le fait, reconnu de tout le monde, que tout le chemin a été construit mieux que ne le comportait le type convenu entre le gouvernement et la compagnie.

Quand le chemin de fer sera livré à la circulation le printemps prochain, il devra avoir tout ce qu'il faut pour être bien exploité, si l'on veut que son prestige et sa réputation ne souffrent pas dans l'avenir. La plate-forme de la voie, sur le parcours de 2,900 milles entre Montréal et l'océan Pacifique, ses facilités de transport et son équipement doivent être de première classe et n'être pas inférieurs à ceux d'aucune autre ligne transcontinentale ; car autrement ils n'attireront pas le trafic, et les ennemis de l'entreprise ne manqueront pas de choisir cette occasion pour jeter du discrédit sur le pays et sur la compagnie.

Pour cela, il faut faire les améliorations ordinaires qu'exigent tous les nouveaux chemins de fer. Il faut effectuer aux têtes de ligne tous les travaux et installations nécessaires au trafic ; des ateliers doivent être établis et pourvus d'un outillage dispendieux ; il faut construire des élévateurs à grain et exécuter bien d'autres travaux pour faire face au développement inattendu qu'a déjà atteint le trafic et à celui encore plus considérable qui suivra l'ouverture de la ligne. Beaucoup de ces travaux durent être immédiatement exécutés et pouvaient l'être bien plus économiquement en les faisant en même temps que ceux de construction. Il est été maladroit et imprudent à l'extrême de retarder l'exécution de ces travaux jusqu'à la pose du dernier rail ; et la compagnie s'est en conséquence crue obligée de procéder