

ra pas \$13,000 par mille. Les explorations et les études ne sont pas terminées sur cette section, mais la nature du pays, les facilités qu'il offre à la construction de ce chemin de fer sont bien connues, et nos renseignements nous permettent d'affirmer que nous pouvons construire un excellent chemin à un prix qui ne dépassera pas \$20,000 par mille. L'autre quart du coût de la construction sera payé par le Grand-Tronc-Pacifique au moyen d'une émission d'obligations portant deuxième hypothèque et garanties par le chemin de fer du Grand Tronc. Comme ce chemin traversera la zone la plus fertile et la plus prospère de tout le Nord-Ouest, il ne peut pas y avoir le moindre doute qu'un chemin de fer construit dans des circonstances aussi favorables, donnera dès le début d'excellents résultats; cette considération suffirait à elle seule à faire adopter tout le projet. (Appl.) La section des montagnes, comme son nom l'indique, offrira naturellement plus de difficultés et coûtera plus cher, mais ici encore, bien que les ingénieurs n'aient pas terminé leurs travaux, le pays est suffisamment connu pour que nous puissions dire que nos ingénieurs sont convaincus que le coût de la construction sera de beaucoup moins élevé que celui des autres chemins de fer qui traverseront ces montagnes, et surtout que celui du Canadien du Pacifique, qui traverse les montagnes Rocheuses dans des conditions beaucoup plus difficiles que celles qui existent plus au nord. Les études faites avant la construction du Canadien du Pacifique, sous les auspices du gouvernement et dirigés par son ingénieur distingué, sir Sandford Fleming, ne laissent pas de doute à cet égard, et si le chemin de fer Canadien du Pacifique a préféré adopter un tracé plus au sud et plus coûteux, c'est, je crois, qu'à cette époque on considérait que cette partie du pays était plus avantageuse, surtout à cause de sa proximité des Etats-Unis, que la route de la rivière de la Paix et de la rivière aux Pins.

Il suffira d'ajouter que la plus grande élévation, par le tracé de la rivière de la Paix et la rivière aux Pins—l'un des deux sera probablement adopté—n'est que de 2,400 pieds, tandis qu'elle atteint 5,299, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique; 5,209 pieds sur le Great Northern et 5,567 pieds, sur le Northern Pacific. Le minimum des rampes, tant à l'est qu'à l'ouest sur la voie du nouveau Grand-Tronc-Pacifique est estimé à 91 pieds au mille, contre 116 à l'est et 237 à l'ouest, sur le Canadien du Pacifique et 116 sur le Great Northern, le Northern Pacific et le Union Pacific. Cette seule comparaison fait voir les conditions favorables dans lesquelles le Grand-Tronc-Pacifique sera construit. Les conditions financières, pour la construction de la section des montagnes sont ue le gouvernement canadien garantit un intérêt de 3 pour 100 sur les obligations qui seront émises jusqu'à concurrence des trois quarts du coût de la construction, l'autre quart sera prélevé au moyen d'obligations émises par le Grand-Tronc-Pacifique et garanties par la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc. Cependant, pendant les sept premières années après le parachèvement de la section des montagnes, le gouvernement paiera l'intérêt sur les obligations qu'il aura garanties, sans recours contre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et pendant les trois années suivantes, le Grand-Tronc-Pacifique ne contribuera au paiement de cet intérêt de 3 pour 100 qu'en tant que le permettra l'excédent des recettes sur les frais d'exploitation, de sorte que pendant dix ans, à compter du parachève-

M. LEFURGEY.

ment du chemin,—ou en supposant qu'il ne sera pas terminé avant l'expiration du délai accordé par le gouvernement pendant dix-huit ans, à compter d'aujourd'hui—on ne pourra rien exiger du Grand-Tronc-Pacifique pour les trois quarts du coût de la construction. (Appl.) Dans toutes les nouvelles entreprises, il est naturel que les premières années d'exploitation ne soient pas beaucoup rémunératrices, et cela s'applique avec plus de force encore à une entreprise de cette importance et de cette envergure. Quelle que soit la rapidité avec laquelle le pays se développe, il faudra un certain temps avant que le Grand Tronc puisse espérer réaliser des bénéfices appréciables, sur une importante partie du pays qu'il traversera, et c'est ce que le gouvernement a compris. Ainsi que vous avez dû le comprendre par les explications que je viens de donner, ni pour le loyer de la division de l'est, ou aucune de ses parties, ni pour la section des montagnes, dans la division de l'ouest, il ne pourra être rien exigé du Grand-Tronc-Pacifique pour le loyer dans un cas, ou dans l'intérêt sur les trois quarts du coût de la construction, dans l'autre cas, pendant une période de 10 années après le parachèvement du chemin. Quant à la section des prairies le gouvernement a supposé, non sans raison, que ce chemin donnera des bénéfices du jour où il sera construit, et nous sommes aussi de cet avis. (Appl.) J'ai parlé, il y a un instant de l'obligation du Grand-Tronc-Pacifique de déposer un cautionnement comme preuve de sa bonne foi. Ce dépôt qui devait être dans les 30 jours de l'adoption du bill du gouvernement, devait consister en \$5,000,000 en numéraire ou en valeurs de l'Etat. Je suis obligé de dire que je considère que c'était une condition d'une sévérité inutile, et je puis, en passant, la faire contraster avec l'obligation similaire imposée à la Compagnie du Pacifique au début de l'entreprise. La Compagnie du Pacifique n'a été tenue de faire qu'un dépôt de \$1,000,000 en numéraire ou en valeurs de l'Etat, et il n'avait pas pour l'appuyer une puissante compagnie comme celle du Grand Tronc qui seconde le Grand-Tronc-Pacifique. Cette obligation fut néanmoins acceptée par nous, bien qu'à contrecoeur, en vue des concessions que nous demandons sur d'autres points essentiels. Il devait être évident que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui n'était pas formée, ne serait pas en état, dans un si court délai, de faire le dépôt, et le Grand Tronc ne pouvait pas venir à son aide sans y être autorisé par ses actionnaires, et pour obtenir cette autorisation il fallait aussi un certain délai. Cependant, pour bien faire ressortir la bonne foi des promoteurs, et pour nous conformer aux obligations du contrat, la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc fit un dépôt provisoire et conditionnel de £1,000,000, en actions garanties à 7 pour 100, sujet à l'approbation subséquente des actionnaires et à la ratification du parlement. Mais les actionnaires ne seront pas appelés à approuver l'arrangement sous cette forme et le dépôt d'actions garanties qui a été fait sera retiré. Aux termes du contrat supplémentaire, le dépôt doit être fait en numéraire, ou en valeurs acceptées, et la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc—avec votre assentiment—prendra les arrangements nécessaires pour se conformer aux stipulations du contrat. Main levée du dépôt sera donnée dès que le matériel roulant pour l'outillage du chemin aura été fourni et qu'il ne restera qu'une dépense de £1,000,000 à faire pour terminer la