

de concourir dans ce commerce? Ainsi le fret sur le thé, de Shanghai à New-York est de \$47.50 la tonne. Comme il y a 5,515 milles de navigation et 3,320 de chemin de fer, on peut dire que le steamer reçoit \$13.79, soit $\frac{1}{2}$ de sou par tonne, et le chemin de fer \$33.71, soit 1 sou par tonne par millo.

La route canadienne ferait exactement les mêmes bénéfices en demandant \$42.16 pour le même fret, c'est-à-dire $\frac{1}{2}$ de sou sur 5,135 milles, et 1 sou sur 2,911 milles. Voilà donc comment on pourrait diminuer le fret de \$5.34 par tonne, c'est-à-dire de 11 pour 100. Le Pacifique canadien contrôlera bientôt le commerce de l'Asie, sinon immédiatement pour l'Europe entière, du moins immédiatement pour l'Amérique du Nord.

Mais je vais plus loin, M. le président, je prétends que les Américains se serviront de notre route, tant pour aller vers le Pacifique que pour venir à l'Atlantique; et les Américains eux-mêmes n'en font pas un mystère. Dans le rapport officiel des Etats-Unis sur le commerce intérieur pour 1884, je trouve ce passage significatif à la page 97 :

La ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien s'étendra de Montréal, dans l'est, à un port de la Colombie-Britannique.

En vertu de la réciprocité des facilités de transport qui existe pour le trafic sur les chemins de fer des Etats-Unis et du Canada, cette nouvelle voie ferrée transcontinentale deviendra une partie intégrante des chemins de fer des Etats-Unis. Les propriétaires et gérants du Pacifique canadien peuvent aussi acquérir la propriété et le contrôle de chemins américains, s'ils sont disposés à le faire et ils possèdent l'énergie, le tact et le talent financiers nécessaires pour accomplir cet objet, tout comme la direction du Grand-Tronc a déjà acquis le contrôle de chemins de fer dans les Etats-Unis. Par ce moyen ou par celui de traités de circulation faits avec les chemins de fer de ce pays le Pacifique canadien comme le Grand-Tronc peut être à même de faire une vive concurrence aux lignes des Etats-Unis pour le mouvement de notre commerce intérieur.

Il existe un fait singulier, c'est que la distance de Chicago à San-Francisco est exactement la même que de Chicago à Coal-Harbour *via* Winnipeg, savoir :

	Milles.
De Chicago à San-Francisco <i>via</i> Omaha.....	2,357
“ Chicago à Winnipeg, milles.....	874
“ Winnipeg à Coal Harbour, milles.....	1,483
	2,357

Or Coal Harbour est plus rapproché de la Chine et du Japon de 290 milles.

Quant à la direction de l'est, il ne semble pas exister de doute dans la députation, car l'opposition a déjà consigné son opinion dans le journal de cette Chambre. Nous lisons, en effet, dans le procès-verbal des Communes, séance du 26 janvier 1881 :

M. Laurier propose comme amendement, secondé par M. Dumont, que tous les mots après “que” jusqu'à la fin de la motion soient retranchés, et qu'ils soient remplacés par les suivants: “le contrat du Pacifique canadien pourvoit à la construction d'environ six à sept cents milles de chemin de fer, au nord du lac Supérieur, entre le lac Nipissing et la jonction avec le chemin déjà construit depuis la Baie du Tonnerre, à travers un territoire inhabité et inhospitalier, et comportant une dépense considérable; qu'une simple fraction du coût de cet ouvrage, si elle était appliquée comme subside, assurerait la construction des soixante et trois milles communs à la ligne principale et à celle du Sault Sainte-Marie aussi bien que le reste du chemin jusqu'au Sault Sainte-Marie, dans un espace de deux ou trois années au plus; que la ligne du Sault Sainte-Marie assurerait aux provinces de l'Ontario, de Québec et de l'Est, une communication par voie ferrée avec le Nord-Ouest, d'une longueur à peu près égale, et d'une qualité supérieure à la ligne proposée au nord du lac Supérieur; que cette ligne assurerait aussi à tout le Canada un grand commerce venant d'une étendue énorme des Etats de l'Ouest, s'étendant de la frontière jusqu'au sud de Saint-Paul et déjà habitée par une population d'environ 1,200,000 âmes; que cette ligne nous donnerait ainsi d'ici à trois ans, et pour une simple fraction du prix de l'autre ligne, de plus grands avantages que ceux qui pourraient nous être assurés par l'autre ligne, et seulement dans une période de dix années, laquelle période est celle stipulée pour la construction; que cette ligne reliait à la fois les états de l'Ouest et les territoires canadiens du Nord-Ouest par une voie ferrée avec les vapeurs transatlantiques à Montréal et à Québec, et cela au moyen d'une route trois cents milles plus courte que la route actuelle au port de New-York; que ce dernier avantage joint à cet autre avantage d'une route 250 milles plus courte dans le trajet par mer, jusqu'à Liverpool, assurerait à cette ligne une position prépondérante, et de grands bénéfices au pays; que la construction de cette ligne au Sault Sainte-Marie ou à la baie de Gouais établirait une route de première classe par le Sault

M. CHAPLEAU

Sainte-Marie et la Baie-du-Tonnerre, tant par voie ferrée que par eau, qui serait en même temps la plus courte, pour le transport des émigrants, de leurs effets et de leurs produits; que la construction du chemin depuis la rivière aux Etangs à la Baie-du-Tonnerre au nord du lac Supérieur, est, dans les circonstances actuelles, prématurée, et ne devrait pas être entreprise maintenant.

Pretons, par exemple Brainerd, l'une des stations à cette extrémité du “Northern Pacific” et nous trouvons les distances suivantes :

	Milles.
De Brainerd à Pacific Junction.	91
Pacific Junction à L'Anse.....	158
L'Anse à Marquette	26
Marquette à Sault Ste Marie.	150
Sault Ste. Marie à Callander.....	244
Callander à Montréal	345
	1,014
Total	1,014
De Brainerd à New-York, <i>via</i> St. Paul et Chicago,	
la distance est.....	1,509

Voilà pour le “Northern Pacific,” c'est-à-dire pour tout le nord-ouest des Etats-Unis, depuis Portland, Oregon, un débouché de 500 milles plus court que par toute autre route. Comme il y a 382 milles de Montréal à New-York, le Northern Pacific gagnera donc 113 milles à se rendre à New-York par Montréal, plutôt que par Chicago.

Voilà pourquoi j'ai foi dans l'avenir, parce que la position géographique nous assure l'avantage, parce que le climat de l'Assiniboine et de la Saskatchewan est supérieur à celui du Montana, parce que la Colombie-Anglaise est plus favorisée que le Territoire de Washington, parce que nous ne sommes pas inférieurs à nos voisins en intelligence, et qu'avec les renforts de bras qu'il est de l'intérêt de l'Angleterre de nous envoyer, et les débouchés qu'il est aussi de son intérêt d'offrir à nos produits agricoles, nous devons infailliblement suivre la marche du développement obtenu par le “Northern Pacific.”

Or, que n'avons-nous pas vu depuis la construction du Northern Pacific? Cette marche ascendante dans la voie de la richesse et du progrès que cette grande entreprise américaine a ouverte est trop digne d'intérêt pour n'être pas étudiée. Il n'est pas difficile de nos jours de faire des études sur la philosophie des chemins de fer. Les résultats sont trop clairement accentués pour qu'il soit permis de les ignorer. Chaque dollar semé dans un chemin de fer en fait pousser cent. Si nous examinons l'ouest des Etats-Unis, nous constatons que les deux Pacifique américains, le Northern et le Central, ont eu à traverser des pays incultes exactement comme a eu à le faire le Pacifique canadien. Les régions plus particulièrement désertes étaient :

Pour le Northern : le Dakota, le Montana et le territoire de Washington :

Pour le Central : le Wyoming, l'Utah, le Nevada.

Remarquez la progression en population et en richesse, qui s'est manifestée dans ces territoires à la suite des chemins de fer :

	1860.	Popula- tion.	Richesse.	Ch. de fer. Milles
			\$	
Dakota.....		4,837	.....	.....
Montana .....		.....	.....	.....
Washington		11,594	5,600,000	.....
Wyoming .....		.....	.....	.....
Utah.....		40,273	5,596,118	.....
Névéda.....		6,857	.....	.....
		63,561	11,186,118	.....
	1870.			
Dakota		14,181	6,000,000	65
Montana		20,595	15,200,000	.....
Washington		23,955	13,580,000	25
Wyoming		9,118	7,000,000	447
Utah.....		86,786	16,160,000	257
Névéda.....		42,491	31,134,000	593
		197,126	89,054,000	1,387