

sa route, a déjà été démontrée par ce qui a déjà été fait, et je regrette de dire que la preuve sera encore plus forte quand le chemin sera mis en opération, quand le trafic de viendra plus considérable.

Mais, M. le Président, après avoir entendu les deux discours de ces messieurs, à la vue des brillantes perspectives qu'ils nous ont laissé entrevoir au sujet de cette ligne de chemin de fer, à la vue du magnifique avenir qui l'attend et qu'il nous ont décrit; considérant ses moyens de faire concurrence aux autres lignes, ses avantages d'un caractère unique, sa dette très faible, comparativement à celle des autres lignes, je vous le demande, est-ce que ces discours n'étaient pas de nature à nous faire croire que le chemin de fer du Pacifique canadien pourrait nous offrir de l'argent au lieu de nous en emprunter? Si ses ressources étaient si grandes, ressources qui proviennent en grande partie de nous, il me semble que pendant que nous jouons le rôle de mendiants et que nous empruntons; pendant que nous tirons sur le peuple à l'intérieur et à l'extérieur; pendant que nous tirons des banques à Londres et des banques du Canada; pendant que nous mettons à contribution la bourse du pauvre et celle du riche; lorsque nous avons vidé notre caisse et que nous signons des billets que nous ne pouvons escompter, il me semble que nous devrions nous adresser à cette riche et puissante institution qui nous doit la vie, pour lui demander une faible assistance temporaire, plutôt que de la voir s'adresser de nouveau à nous pour de l'aide. La conclusion de ces discours me paraît très extraordinaire. D'après ces discours l'on ne veut pas faire à la compagnie un nouveau prêt d'argent, parce qu'on ne le peut plus; mais l'on veut lui prêter notre signature et nous faire escompter par les banques, avec l'endossement sans doute de la compagnie.

D'après les discours de ces messieurs, l'endossement de la compagnie du Pacifique canadien ajouterait beaucoup, en effet, à la valeur des billets de l'échiquier canadien, et probablement que ces billets pourront être négociés plus avantageusement par la compagnie que si nous empruntons, nous-mêmes, l'argent pour ensuite le lui donner. La compagnie serait si puissante qu'elle peut négocier plus avantageusement que nous pourrions le faire les billets de l'échiquier du Canada, portant 4 pour 100 d'intérêt, et nous procurerions ainsi à la compagnie un grand avantage, lui permettant d'obtenir de l'argent à de meilleures conditions. Cette explication semble raisonnable. Autrement, je ne vois pas pourquoi nous ne prêterions pas, nous-mêmes, l'argent requis pour le donner à la compagnie, au lieu de lui prêter simplement notre signature? J'ai toujours dit, quand j'ai eu l'occasion de parler devant la Chambre, ou le public, sur ce sujet, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien avait reçu d'énormes avantages. Je le pense encore, et je crois que cette compagnie aurait eu devant elle une belle perspective d'avenir, si la prudence et non la témérité, une bonne administration et non une mauvaise, avait guidé la compagnie et le gouvernement. Mais j'ai dit aussi, et j'ai signalé le fait, du moins, durant les deux dernières sessions, qu'une grande prudence était requise, afin de prévenir les dangers et un désastre, afin de ne pas détruire ces belles perspectives.

Je n'ai jamais cru que les perspectives de ce chemin fussent telles qu'on les a décrites; mais j'ai cru qu'il y avait de l'avenir pour cette entreprise, et que cet avenir se basait sur une concentration d'efforts pour construire le chemin, non avec une rapidité excessive, mais avec une célérité modérée, et pour un prix aussi réduit que le permettrait la bonne exécution du travail. Je savais qu'un prix réduit ne se conciliait pas avec une construction extrêmement rapide. Nous savions tout cela. Je savais aussi que l'avenir de cette entreprise exigeait qu'elle fût exécutée quelque peu rapidement, parce que nous en avons besoin pour attirer l'immigration, qui créera un mouvement d'affaires pour le chemin, et j'ai cru que ses perspectives étaient compromises

considérablement par la politique adoptée, depuis quelques années, par la compagnie et le gouvernement. Je ne me serais pas étendu aussi longuement sur ce sujet sans les remarques de l'honorable secrétaire d'Etat. Il a prédit une grande reprise des affaires quand la ligne s'ouvrira l'année prochaine. Il nous a dit que le gouvernement, par sa politique à l'égard de ce chemin de fer, préparait une ère de prospérité commerciale pour le Canada, et il a ajouté quel'on entendrait partout l'écho du cri: "Embarquez pour l'ouest!" Or, je ne puis voir la base sur laquelle cette prédiction s'appuie.

La compagnie, elle-même, dans son rapport de l'autre jour, ne parle pas beaucoup du grand trafic direct, à peine naissant, qui se fera entre la Chine, le Japon et l'Europe, et *vice versa*, et sur lequel l'honorable secrétaire d'Etat s'est étendu si éloquemment. Il y a trois genres de trafic dont dépendra le chemin. Il y a d'abord le trafic naissant transcontinental. Pour ce qui regarde ce trafic, l'honorable ministre a admis qu'il n'existait pas encore. On a transporté quelques cargaisons de vers à soie de l'Orient en Europe, sous des circonstances spéciales, sur les lignes américaines du Pacifique; mais le trafic général, composé du trafic entre l'Orient et l'Europe, est encore à peine naissant. L'honorable secrétaire d'Etat nous dit que ce trafic n'aura pas d'autre ligne que la nôtre; mais il admet que l'irrésistible Yankee a été obligé de reconnaître qu'il n'avait pu attirer ce trafic sur ce continent. Nous espérons tous, j'en suis sûr, obtenir ce trafic; mais la Chambre admettra, je crois, que cet espoir est d'un ordre purement spéculatif, et je ne suis pas très sûr que la savante leçon de l'honorable secrétaire d'Etat ait ajouté rien de bien neuf ou de très important en justification de cette spéculation.

L'honorable monsieur a déclaré que les tarifs des frais de transport par terre et par eau diffèrent dans la proportion d'un à trois, c'est-à-dire, un mille de chemin de fer pour environ trois milles maritimes, et il a ajouté que cette proportion irait en diminuant, les frais du transport par terre se rapprochant de plus en plus des frais du transport par eau. Je ne passerai pas en revue les calculs sur lesquels l'honorable secrétaire d'Etat a cru devoir appuyer cette conclusion; mais je dirai que, d'après ce que je connais, les hommes les plus pratiques, qui se sont occupés du présent sujet, croient que cette proportion, variable, est d'un mille par terre contre trois et huit milles par eau, et cette proportion dépend beaucoup de la dimension des navires et de la longueur du voyage. Un commerce sur de grands navires est reconnu comme plus économique, et si vous avez un très long voyage, le coût du transport diminue jusqu'à ce que le coût de huit milles maritimes soit à peu près égal à un mille par chemin de fer. On doit faire une expérience sur ce sujet, qui sera naturellement intéressante. On doit la faire, je crois, ou on est sur le point de la faire sur l'une des lignes les plus méridionales du Pacifique, sous les auspices de C. P. Huntingdon. Cet industriel transportera le fret par terre, sur la partie la plus étroite du continent, dans un port méridional, et il a l'intention de faire concurrence avec la voie ferrée aboutissant à New-York, en mettant le fret sur un steamer dans ce port méridional pour le transporter à New-York, et avec des calculs semblables à ceux dont on s'est servi, cet industriel espère pouvoir rivaliser avec les voies ferrées continues.

Voilà pour le coût relatif du trafic du chemin de fer et de la navigation. Cependant il y a un autre élément. Le coût du trafic du chemin de fer varie très considérablement, dépendant non seulement des influences climatiques, mais aussi de la quantité du trafic local. Si on a un trafic local très considérable, qui rend nécessaire et avantageux d'avoir un fort matériel, un fort personnel sur tout le parcours de la ligne, et nombre d'autres choses, on peut transporter un trafic d'entier parcours et faire de l'argent en exigeant des taux beaucoup plus modérés que si on n'a pas ce considérable trafic local. Ce trafic est essentiel pour avoir des taux peu