

Si nos terres valent quelque chose, elles doivent au moins valoir dans le moment, \$0.50 l'acre, et c'est à peine le montant de notre avance à la compagnie qui nous a donné ses terres comme garantie. Mais je suis certain de ne pas être contredit en affirmant que les terres valent aujourd'hui \$1 50 l'acre, et qu'elles augmentent en valeur dans la même proportion que le capital qu'elles représentent s'il était placé à 4 pour cent par année, par la raison du courant d'émigration, en le supposant même très modeste, qui se dirigera vers le Nord-Ouest pendant les 25 années à venir. Les résultats obtenus par d'autres compagnies de chemins de fer me donneraient toute raison de mentionner un chiffre plus élevé que celui que je viens de donner. Je ne crois pas que nous devions attendre un an pour le remboursement de l'emprunt temporaire de \$5,000,000 ; les \$8,000,000 d'obligations de la compagnie seront bientôt pris sur le marché lorsque les recettes du chemin auront démontré la sûreté du placement. Nous restons donc porteurs de \$20,000,000 d'obligations de la compagnie, garanties par une première hypothèque. La dette réelle totale est de \$35,000,000, de sorte que nous sommes détenteurs de \$20,000,000 au même titre que d'autres porteurs au chiffre de \$15,000,000, et comme premiers créanciers de la compagnie. La dette réelle totale de la compagnie constitue une première charge sur les lignes suivantes :—

	Milles.
Callander à Coal Harbor.....	2,565
Winnipeg à Stonewall.....	18½
do à Manitou.....	102½
do à St. Vincent.....	64½
do à West Selkirk.....	22
do à Colville Landing.....	2
do à West Lynn.....	15
do à Maryland.....	51
Rosenfeld à Greta.....	14
Total ...	2,854½

Ce qui constitue une charge fixe de près de \$1,237 par mille. Mais la dette est, en outre, garantie par les lignes de Callander à Ottawa, 225, et de Carleton-Place à Brockville, 46 milles; soit un total de 271 milles. Si l'on considère que le montant dû sur ces deux dernières lignes n'est que de \$1,600,000, ou \$5,900 par mille, la charge fixe sur la totalité du chemin n'exécède que légèrement \$11,000. Et si l'on ajoute à cela la valeur du matériel roulant de la compagnie qui ne sera pas moindre que \$11,000,000; si l'on tient compte de ses immenses propriétés à Montréal, Ottawa, Winnipeg, et sur tout le parcours de la ligne jusqu'à Coal Harbor, propriétés que le développement naturel du pays fait augmenter en valeur tous les jours; si l'on considère ses ateliers, aussi immenses qu'ils sont coûteux, et ses steamers, nous pouvons rire en toute sûreté de l'idée que nos garanties ne sont pas égales aux avances que nous avons faites.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique, une fois terminé, sera sous le rapport des recettes, supérieur à toute route transcontinentale en Amérique, et l'égal au moins des meilleures lignes de l'Amérique du Nord. Quelques-unes pourront avoir un mouvement plus considérable et un plus fort volume d'affaires, mais aucune n'arrivera à une position meilleure, si l'on compare sa valeur actuelle avec ses obligations et l'avenir de son trafic. Notre chemin représentera les valeurs suivantes :—

Construit par le gouvernement.....	\$29,600,000
Subsides en argent.....	25,000,000
Prêt de l'an dernier.....	30,000,000
Montant prélevé par la présente mesure.....	15,000,000
Stock payé.....	29,568,123
Obligations foncières.....	8,702,086
Boni.....	236,600
Emplacements de villes et cités.....	594,675
Recettes.....	1,456,318
	<hr/>
	\$140,067,800
Moins déposé et payé pour dividendes et intérêts, disons.....	20,000,000
	<hr/>
Montant total dépensé sur la ligne.....	\$120,400,000

M. CHAPLEAU

En d'autres termes, notre marge de garantie est de 350 pour cent; et si nous voulons pousser jusqu'au ridicule dans nos suppositions de faillite, afin de nous assurer de la manière la plus minutieuse de la valeur de nos sécurités, si nous abordons l'hypothèse absurde de la suspension du chemin, par l'abandon des actionnaires intéressés dans l'entreprise, il nous resterait encore comme valeurs réalisables :

Matériel roulant.....	\$10,000,000
Rails, etc., etc.....	10,000,000
Ateliers.....	1,500,000
Steamers.....	500,000
Propriétés de villes.....	1,000,000
Stations nouvelles et facilités de termin, éleveurs et autres améliorations à compléter au moyen de la présente mesure....	2,900,000
Lignes télégraphiques.....	1,000,000
Montants payés sur les embranchements depuis Callander jusqu'à l'océan.....	15,000,000
21,000,000 d'acres de terres.....	21,000,000
Total.....	\$82,900,000

J'ai supposé cette éventualité impossible pour démontrer les prétentions absurdes de ceux qui disent que nous pourrions être exposés à perdre le capital du prêt, et pour faire voir en même temps jusqu'à quel point notre placement est sûr. J'avais donc toute raison de dire, M. le président, que le prêt de l'an dernier, et celui de cette année ne peuvent être classés parmi les subventions; que nous n'en perdrons pas un sou, et qu'ils ne nous obligeront pas à déboursier un sou d'intérêt. En revanche, nous aurons hâté de cinq années l'achèvement du Pacifique, et en agissant ainsi nous avons légrévé le chemin de plusieurs millions. Les dividendes sur le capital, pendant la construction, représentent un montant considérable. Comme il faut que l'argent des particuliers rapporte toujours son intérêt, et qu'un chemin en construction ne peut donner de recettes d'exploitation, il avait été convenu que la compagnie paierait un dividende de 5 pour 100, à même le capital, pendant la durée de la construction. Il a été mis de côté 3 pour 100 pour cette fin; mais la compagnie aurait eu à payer 2 pour 100 sur \$65,000,000 pendant cinq ans, soit \$6,500,000 dont nous épargnons la dépense; et il peut se faire que le chemin réussisse tellement bien qu'il puisse payer immédiatement des dividendes. Nous avons, d'une autre manière encore, protégé la compagnie contre des dépenses stériles. Elle n'avait que deux moyens d'obtenir de l'argent par elle-même: en vendant des actions ou en plaçant des obligations sur le marché. L'état du marché prouve que les actions n'auraient pu guère se placer au-dessus du taux de 50 pour 100; la compagnie n'aurait donc pu, de ce chef, réaliser \$17,500,000 qu'en en perdant autant, de sorte qu'on ne doit pas en tenir compte.

Quant à ses obligations, elle n'aurait pu les placer, l'an dernier, au milieu de l'incertitude résultant de l'inachèvement du chemin et de ce terrible "inconnu" qui gouverne toujours les hommes d'affaires, à un prix plus élevé que 80. Sur \$45,000,000, la compagnie aurait donc perdu \$9,000,000 d'un coup. Elle aurait eu à payer 5 pour 100 sur le tout, tandis qu'aujourd'hui, elle ne paiera que 4 pour 100 sur les \$30,000,000 de l'an dernier. Ce gain de \$300,000, pendant six ans, représente \$1,800,000. Voilà donc un gain net de \$17,300,000 que nous avons procuré à la compagnie, sans nous appauvrir d'un sou et, au lieu de passer dans le gousset des capitalistes européens, ces \$17,000,000 auront été dépensés à notre profit dans les nombreux embranchements et les améliorations que la compagnie s'est trouvée en état d'exécuter, grâce à cette sage politique.

Tout ce que nous épargnons au chemin du Pacifique est une épargne pour le pays. Les gouvernements n'existent pas pour spéculer; ils ne sont là que pour administrer les intérêts du peuple avec le plus de fruits possibles. Les chemins de fer deviennent de plus en plus des institutions nationales, ils remplacent les grandes routes, et même la navigation. Quoi qu'un chemin de fer appartienne nomina-