

	Recettes.		Dépenses.		Excédant.
	£		£		£
1868 .....	2,851,652	.....	2,809,603	.....	42,049
1869 .....	2,995,661	.....	2,924,601	.....	71,060
1870 .....	3,231,714	.....	2,988,648	.....	243,066
1871 .....	3,867,112	.....	3,124,616	.....	742,496
1872 .....	4,142,963	.....	3,517,893	.....	625,070
1873 .....	4,276,740	.....	3,939,996	.....	336,744
1874 .....	4,973,649	.....	4,791,023	.....	182,626

Pendant l'année expirée le 30 juin dernier, en dépit de la crise commerciale sans exemple qui a frappé les principaux produits du Canada, les rapports (bien qu'ils ne soient pas tout à fait complets), constatent un résultat satisfaisant, savoir :—

Recettes calculées à .....	£5,050,000
Dépenses do .....	4,850,000
Excédant.....	£200,000

Les huit années, écoulées depuis la Confédération, montrent donc un excédant total de £2,443,111 (sans comprendre le fonds d'amortissement), qui ont été en partie employés au rachat de la dette, et en partie dépensés pour la construction de nouveaux travaux.

Le versement annuel pour fonds d'amortissement est inclus dans les dépenses courantes et forme en total une autre somme de £700,000 depuis la Confédération.

Les dépenses ordinaires des années 1874 et 1875 sont devenues plus fortes par suite du coût de certains ouvrages spéciaux de moindre importance, entrepris les années précédentes, et dont l'achèvement arrête toutes les dépenses additionnelles à leur égard.

N. B.—Il convient de mentionner ici que le montant de l'emprunt de 1874 (environ £3,500,000 sterling) a permis au gouvernement d'employer d'autres fonds (tenus en caisse pour faire face aux dépenses occasionnées par des travaux publics en voie de construction) pour le rachat d'environ £2,000,000 de la dette qui porte intérêt à six pour cent, tandis que la somme restant de cet emprunt a été dépensée pour d'autres ouvrages, ou se trouve comprise dans la balance disponible de £3,500,000 ci-dessus mentionnée.

Le gouvernement canadien, en contractant le présent emprunt, avait un triple but :—

- 1o. La construction de divers grands travaux d'amélioration intérieure, qui se rattachent à l'agrandissement des canaux actuels, dans le but de faciliter les communications entre le lac Supérieur et l'Océan de manière à permettre aux navires du port de 1,500 tonneaux de passer, avec un chargement variant de 50,000 à 60,000 boisseaux de grain, tandis qu'auparavant les plus gros navires, qui étaient admis, ne jaugeaient qu'environ 400 tonneaux et portaient un peu moins que 20,000 boisseaux.
- 2o. Le paiement des dépenses encourues sur les travaux entrepris pour ouvrir des voies de communication avec les Territoires du Nord-Ouest et sur le chemin de fer du Pacifique.
- 3o. Rembourser au Trésor les obligations actuellement payées, et portant intérêt à un taux plus élevé, et en payer d'autres, qui devenaient échues.

D'après une opinion reçue, comme le complet développement de la route du St. Laurent dépend du concours combiné des voies de communication par chemin de fer et par eau, dont les intérêts sont très étroitement liés ensemble, la politique adoptée pour agrandir ces canaux et pour offrir de nouvelles et de plus grandes facilités aux points "termini" dans l'intérêt des voies ferrées comme des navires marchands, devra puissamment contribuer à porter les recettes des chemins de fer à des chiffres plus élevés qu'elles n'ont atteint jusqu'à présent pendant la saison d'hiver.

On comprendra plus aisément l'importance majeure qu'ont ces travaux pour les intérêts du pays, en s'arrêtant au fait seul qu'à présent un nombre très considérable