

aucune désillusion pour ceux qui ont vraiment foi dans le succès du chemin du Pacifique.

Lorsque la ligne et ses branches auxiliaires seront complétées, le Pacifique canadien aura un parcours de plus de 4,000 milles, dont une forte portion traverse les meilleures parties du vieux Canada, et se trouvera en possession des meilleurs arrangements pour ses terminus océaniques. L'an dernier, avec un parcours de 3,000 milles, divisé en tronçons non reliés les uns aux autres, il a réalisé \$6,084,345 de recettes. Les premiers mois de l'année courante ont accusé une augmentation de \$782,741 sur la période correspondante de l'an dernier. C'est une preuve assez évidente de ce que la ligne pourra réaliser lorsqu'elle sera équipée, complètement installée et parachevée.

Qu'on ne dise pas que les dépenses que je viens d'énumérer ont été inutiles ou mal appliquées. Comme je viens de le faire remarquer, le contrat signé avec la compagnie du Pacifique ne couvre pas seulement la construction du chemin, il embrasse aussi l'exploitation; et, si la compagnie prend autant de précautions pour s'assurer une exploitation profitable, ce n'est pas au pays à s'en plaindre, nous devons, au contraire, l'en remercier; ces dépenses considérables que le contrat n'exigeait pas sont la meilleure garantie que la compagnie sera bien en état de faire valoir le chemin, et que si elle espère des profits de sa concession ce n'est pas sur la construction mais sur l'exploitation qu'elle entend les faire. Le plan de la compagnie est hardi, mais il n'en mérite que plus les louanges de tout le pays.

Sans tenir compte de la grande différence, en notre faveur, sous le chef de la subvention des terres, j'ai démontré que, bien que le contrat actuel implique un subside de \$4,000,000 plus élevé, il n'en assure pas moins au gouvernement, après déduction faite sur \$54,254,293 du montant des intérêts et des dividendes, une valeur de \$30,000,000 de plus que ce que le gouvernement Mackenzie avait espéré et exigé dans son projet de concession du chemin du Pacifique, et je suis en mesure de prouver que ce chiffre pourrait être doublé. Et sans exprimer, par des chiffres, la valeur réelle des terres, je puis ajouter qu'à tout événement, le pays reste avec 25,000,000 d'acres de terre de plus que si la politique du gouvernement précédent eût prévalu.

Je sais qu'à la fin de la présente session, nous aurons ajouté à ce montant de \$54,300,000 déjà donné à la compagnie en argent et en travaux, la somme de \$35,000,000. Mais il n'est pas un homme sérieux, ayant étudié avec soin toute la question, qui dise que ces \$35,000,000 doivent être considérés comme perdus. Je ne m'occupe pas de ces pseudo-prophètes qui prétendent que le gouvernement ne réclamera jamais le montant de sa créance. Nous savons combien peu de risques ils courent si leurs prédictions ne se réalisent pas. Personne n'a le droit de raisonner sur cette hypothèse, parce que personne ne sait quel sera le gouvernement de demain. Mais si le pays ne court jamais d'autre risque que celui de posséder pendant de longues années le gouvernement actuel, je puis affirmer de la manière la plus formelle que chaque sou de ces \$35,000,000 sera considéré comme un placement sûr et un dépôt sacré. Nous n'avons pas dépassé la mesure de la libéralité d'un gouvernement sage; nous avons su respecter la limite entre l'utile et l'excessif. Aller plus loin aurait mérité au gouvernement la reproche d'extravagance; refuser cette aide aurait pu exposer le pays à un désastre. Et je suis prêt à déclarer que la plus forte garantie que les \$35,000,000 seront fidèlement administrés comme partie du patrimoine du peuple, c'est le sentiment de responsabilité qui pèse sur le gouvernement comme il pèsera sur tout gouvernement futur. Aujourd'hui il est un fait certain, c'est que la garantie de 3,327 milles de chemin et de 21,246,600 acres de terre pour la somme de \$35,000,000 est indiscutable et absolument sûre. Chacun sait que la compagnie a réalisé pendant les quatre dernières années, \$8,702,086 comme produit de la vente de ses terres, en dépit des difficultés qu'elle a rencontrées sur sa route. L'an

dernier, les recettes des tronçons du Pacifique en opération ont donné le résultat suivant :

	Recettes.	Dépenses.	Surplus.	Deficit.
Janvier.....	\$274,645	\$401,915	\$127,270
Février.....	224,638	363,965	139,326
Mars.....	279,575	359,275	75,700
Avril.....	313,966	318,938	\$25,027	
Mai.....	424,556	349,739	74,816	
Juin.....	550,661	399,030	151,631	
Juillet.....	549,387	394,673	154,694	
Août.....	565,814	383,983	181,830	
Septembre.....	639,839	407,628	232,211	
Octobre.....	736,731	438,082	297,448	
Novembre.....	640,573	395,160	245,313	
Décembre.....	521,552	350,236	171,315	
	\$5,750,521	\$4,558,630		

ou un total de près de \$6,000,000 de recettes, donnant un revenu net de \$1,191,891: Nous pouvons aisément prévoir les résultats à venir, lorsque nous pensons qu'un tel succès a été obtenu quand il n'y avait encore que 2,000 milles de chemin en bon état d'exploitation, soit une proportion de \$3,000 par mille.

N'ayons-nous pas sous les yeux l'exemple du Northern Pacific, moins bien situé que la ligne canadienne puisqu'il n'a pas de débouché en propre à Minneapolis ou Duluth? Et cependant le trafic local seul a donné les résultats suivants pour les dix mois expirés le 30 mai 1885, à peine un an et demi après son achèvement :

Recettes brutes pour les 10 mois expirés le 30 mai 1885 (plus de \$5,000 par mille).....	\$10,218,941
Frais d'exploitation.....	5,518,235
Revenu net pour 10 mois.....	\$ 4,700,706
La longueur totale du Northern Pacific y compris les embranchements et les lignes affermées est de.....	2,546 milles.
Obligations foncières au 31 décembre (vente au-dessus du prix).....	\$69,536,221
Stock privilégié.....	39,255,565
Stock ordinaire.....	49,000,000
	\$157,791,786

Frais annuels.

Intérêts sur les obligations.....	\$4,050,648
Loyer des lignes affermées.....	776,000
Autres dépenses fixes.....	493,918
	5,320,566

Si la mesure actuelle est adoptée, voici quelles seront les obligations de tout le chemin de fer du Pacifique canadien :

Obligations, \$20,000,000 à 4 p. c.....	\$800,000
do 15,000,000 à 5 p. c.....	750,000
Intérêt sur prix d'achat du Q. M. O. & O.....	175,000
do do Canada Central.....	58,400
do do obligations foncières..	180,000
Loyer des lignes affermées.....	778,000
Total.....	\$3,741,400

L'intérêt des autres \$10,000,000 n'est imputable que sur les terres vendues annuellement. La compagnie retirera l'an prochain le bénéfice des recettes de près de 4,000 milles de voie en exploitation d'un océan à l'autre, sans avoir à payer tribut à d'autres lignes, comme c'est le cas pour le Northern Pacific. En allouant seulement \$3,000 par mille, ce qui est \$2,000 de moins que pour le Northern Pacific, vous avez pour l'année, un total de \$12,000,000 de recettes brutes. Déduction faite de 70 p. c. pour frais d'exploitation (le Northern Pacific a réduit son tarif à près de 50 p. c.) il reste à titre de recettes nettes une somme de \$3,690,000. Je ne pense pas que l'on puisse discuter la garantie des terres pour nos \$10,000,000. Autrement, l'aide que nous avons prétendu donner n'aurait été qu'illusoire; et la tentative de déprécier la valeur des terres, serait l'argument le plus puissant pour démontrer la nécessité d'augmenter les paiements en argent, car le pays, par l'organe de ses représentants, a démontré assez de fois la nécessité d'une ligne trans-continentale.