

d'entier parcours, le Missouri Pacific, seulement 3 pour 100, et le Denver et Rio Grande montre pour \$500,000 ce trafic d'entier parcours sur un total de \$7,361,545. La compagnie du Pacifique canadien n'a pas méconnu cette vérité économique et elle s'est montrée digne de la confiance que le pays a reposée en elle, en se préparant avec intelligence à la grande bataille qu'elle doit livrer pour avoir sa part du trafic américain contre d'aussi puissants rivaux. Un homme de grande expérience dans les chemins de fer, ayant des intérêts très considérables dans le Northern Pacific, a été obligé de reconnaître que l'organisation générale de la compagnie canadienne était admirable quant aux mesures qu'elle avait prises pour protéger la grande route commerciale qu'elle représente dans l'Amérique du Nord. Un autre faisait remarquer que dans la lutte pour le trafic interocéanique, la victoire serait à la compagnie qui n'aurait pas à partager avec des rivaux la part la plus rémunérative de son trafic, le trafic d'entier parcours jusqu'à l'océan Atlantique.

L'an dernier l'honorable chef de l'opposition discutait les évaluations de la compagnie relativement à la réduction dans le coût de la construction, et il prétendit que la compagnie donnait ainsi la preuve que chaque chelin nécessaire pour construire la ligne-mère était puisé par elle dans la caisse de l'Etat. Je présume que mes honorables amis se serviront des mêmes arguments cette année, mais sans plus de succès, je l'espère, à cause de l'injustice de leur argumentation. Si les messieurs de la gauche se déclarent satisfaits d'un chemin du Pacifique allant tout simplement de Callander à Port Moody, vraiment les soucis de notre avenir commercial ne troublent guère leur sommeil ; et je comprends qu'ils aient essayé tour à tour de faire supprimer la section du lac Supérieur, puis celle de la Colombie pour doter le pays tout simplement d'un chemin régional destiné à développer les ressources locales du Nord-Ouest. Je comprends qu'on ait pu dire à la Colombie : " Qu'elle s'en aille ! " Je comprends qu'on ait trouvé ridicules les efforts de la province de Québec pour obtenir le terminus du Pacifique mais les hommes d'Etat, les hommes d'affaires, les esprits clairvoyants, ou si vous le préférez, les enthousiastes qui ont foi dans leur pays et qui croient que le Pacifique est une grande œuvre nationale, attachent autant d'importance aux tributaires du chemin qu'au chemin lui-même. Sans embranchements, sans un matériel surabondant, sans installations dans les centres, sans élévateurs, sans terrains considérables aux points d'arrivée ou de départ, sans crédit suffisant pour créer des affaires et du trafic, le tronc principal du Pacifique serait comme un corps impotent privé de ses membres. Ce n'est pas par caprice ou par esprit de légèreté que la compagnie du Pacifique a placé à côté du Pacifique proprement dit la valeur d'un second chemin dans des entreprises latérales ou supplémentaires. Elle s'est rappelée le mot d'Archimède : " Donnez-moi un point d'appui et je soulèverai le monde. " Elle avait en main le levier, un immense levier, allant de Callander à Port Moody ; il lui fallait en même temps des points d'appui. Chaque point d'appui multiplie la force ; chaque dollar dépensé pour ajouter aux facilités de service d'un chemin peut donner un bénéfice de cent dollars. Une simple voiture qui a coûté \$300 peut procurer au chemin un trafic additionnel de \$1,500 par année. Une installation qui, sur un point donné, peut avoir coûté un million de capital, peut valoir des millions de bénéfices par année en diminuant les frais de manutention et en permettant au chemin d'obtenir l'avantage sur les routes rivales. Chaque embranchement est un artère qui apporte au corps la vie et la circulation ; car tout ce qu'il déverse sur la voie principale est surcroît et profit.

Au lieu de rapetisser les efforts de la compagnie, nous devrions la remercier de ses vues larges et profondes. Si ses directeurs eussent été de simples spéculateurs, ils eussent pu traiter leur œuvre comme une simple entreprise, tâcher d'empêcher de ces millions le plus que les circonstances

M. CHAPLEAU

leur auraient permis, faire semblant de terminer le chemin, s'approprier nos subsides et nos prêts, puis se retirer de l'entreprise. Je suis heureux de pouvoir déclarer à la gloire de M. Geo. Stephens et de ses associés, que jamais le soupçon d'une telle tentative n'a terni leur réputation. M. Stephens a été, pendant la construction de ce chemin, plus qu'un homme d'affaires, plus qu'un homme intègre, plus qu'un homme habile, il a été un apôtre du progrès du pays. Il a fait du Pacifique une œuvre d'amour, et avec une force et une éloquence que j'admire, il a su communiquer ses convictions et son enthousiasme au pays tout entier. Nous l'avons vu à l'œuvre, lui, bien des fois millionnaires, lui, assez riche pour se dispenser de travailler ou d'augmenter ses revenus, nous l'avons vu, dis-je, s'astreindre à un travail incessant, et confier presque toute sa fortune au sort incertain de cette gigantesque entreprise. Je ne parle pas ainsi pour flatter un homme que je ne connais que par les relations officielles que j'ai eues avec lui ; mais je pense qu'il est de mon devoir de payer ce tribut à un homme qui, non seulement a entrepris ces travaux, mais qui a fait preuve d'un enthousiasme pour son œuvre, et qui a eu une foi dans l'avenir et la richesse du pays que j'aurais désiré voir partager par nos amis de l'autre côté de la Chambre.

J'aurais désiré voir nos honorables amis de la gauche, qui admirent et citent si fréquemment les grands succès de l'énergie américaine, partager un peu cet enthousiasme dont a fait preuve le président de la compagnie. J'aurais désiré que l'honorable député que l'on a appelé ici, par erreur, je l'espère, parce que dans son cœur il n'est pas ainsi le champion de la suprématie américaine sur ce continent, j'aurais désiré que lui et d'autres parmi les messieurs de la gauche, eussent cette grande qualité des citoyens américains de ne jamais décrier leur pays, et qu'ils n'eussent jamais dit que cette entreprise, toute coûteuse qu'elle soit, n'est pas digne du génie de la nation et qu'elle ne sera jamais aidée par eux.

Mais, M. le président, ce n'est pas tout ce que les directeurs de la compagnie ont fourni pour cette entreprise. J'estime leur travail, leur expérience à un taux bien plus élevé que leurs souscriptions. Si le pays a fait la grosse part en argent, la compagnie a fait la grosse part en travail. Des hommes de la plus haute capacité ont présidé à l'exécution des travaux, et je ne fais pas ce que nous devons le plus admirer dans le résultat que nous avons sous les yeux : ou de l'étonnante rapidité avec laquelle ils ont accompli des travaux que les chefs de l'opposition avaient déclaré impossibles, ou de l'extrême économie avec laquelle ils ont pu déployer tant de diligence. Je ne crains pas de le proclamer : la compagnie a fait bien plus que le gouvernement dans la construction du Pacifique, et elle doit en avoir le bénéfice. Notre mérite à nous, en face du pays, sera d'avoir bien su choisir les hommes auxquels nous avons confié l'exécution de cette gigantesque entreprise. M. le président, cette admirable voie ferrée doit porter ses fruits. D'un Océan à l'autre, c'est la ligne la plus courte, la plus solidement construite et la mieux équipée de tout le continent ; elle n'a pas de rivale à craindre pour le présent et, pendant quelques années encore, elle n'en a pas à redouter pour au moins les deux tiers de son parcours ; sa dette fondée est de beaucoup inférieure à celle d'autres compagnies qui font des affaires florissantes. Avec tous ces points en sa faveur, elle ne peut faire autrement que réussir.

Dans son discours du 15 avril 1880, l'honorable chef de l'opposition citait les chiffres donnés par mon honorable ami de York-Est comme évaluation de ce que coûterait le fonctionnement du Pacifique canadien. L'honorable monsieur les citait comme établissant la valeur approximative de ce coût. Et quels étaient-ils ? Le chiffre des recettes du chemin était fixée à \$6,750,000 par année, pour couvrir simplement les frais d'exploitation de la route. Je suis prêt à accepter ces chiffres, M. le président et je dis que le plus sceptique parmi les messieurs de la gauche sera convaincu que l'avenir ne tient en réserve