ce qui, je pourrais ajouter, est presque exactement la somme qui a été ou qui sera dépensée pour cette entreprise si le crédit de 1877-78 est complètement épuisé. Je m'attendais aussi que la tâche de réparer complètement les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick,—travaux distincts de ceux du chemin Intercolonial originaire,—exigerait une somme d'environ \$2,000,000, que je me proposais de dépenser et que j'ai de fait dépensée en la prenant partie sur le capital et partie sur les revenus. Pour le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard je portai la dépense à \$1,000,000, chiffre qui a été légèrement dépassé, et les concessions de terres faites aux habitants de l'Île exigeaient, je le savais, \$800,000, s'ils voulaient en faire la demande. J'évaluai à environ \$4,000,000 les frais d'une foule de travaux secondaires alors en voie d'exécution, y compris l'achèvement des édifices d'Ottawa, et je crains que la dépense ait dépassé mes calculs. J'estimai que l'achèvement du canal Welland, à partir de cette époque, entraînerait une dépense d'à peu près \$10,000,000, et le canal Lachine une autre de \$6,000,000 ou \$7,000,000. Pour les travaux des canaux de l'Ottawa, même sans les pousser jusqu'au bout comme on en avait eu l'intention, je savais qu'il faudrait au moins \$2,000,000, et pour les améliorations du St. Laurent et autres travaux semblables je fixai la somme à \$1,500,000. Pour le chemin de fer du Pacifique je dus ne faire qu'un calcul approximatif, et je le fixai à \$10,000,000 environ. Les avances aux Provinces, d'après d'anciens engagements, représentaient à peu près \$1,000,000. Je savais que nous avions pour au moins \$35,000,000 de dettes dont l'échéance arrivait, et je calculai que les canaux du St. Laurent absorberaient une autre somme de \$6,000,000 à \$9,000,000. Enfin je savais qu'entre 1874 et 1880 le pays serait obligé de contracter des emprunts, soit pour racheter la dette flottante ou pour continuer les travaux publics déjà commencés et qui absorberaient certainement \$81,300,000, ou, en y joignant les derniers items mentionnés, à \$90,000,000. Je savais encore que les frais qui seraient encourus dans le Territoire du Nord-Ouest, pour organiser et administrer avec efficacité ce grand pays alors inconnu, seraient très considérables, et que les seuls frais d'exploitation pendant quelques années de l'Intercolonial et d'autres chemins de fer absorberaient également une forte partie du revenu public. Or, en comparant le budget de 1874 avec celui des dépenses probables de 1878 à 1880, je puis féliciter la Chambre et le pays sur l'énorme réduction que va subir cette masse d'obligations. J'ai toute raison de croire que la dépense faite à même le capital pour le chemin de fer Intercolonial propre-