

devrions mettre l'épaulement à la roue pour compléter le chemin. Je ne doute aucunement qu'au fond du cœur il croit que chaque dollar de ce prêt a été dépensé à propos, qu'une grande quantité d'ouvrage a été exécutée, et qu'on y a dépensé beaucoup plus d'argent qu'il croyait qu'il en serait dépensé dans les dix années à venir. Je pense bien que cela fait plaisir à l'honorable monsieur, comme cela est démontré par le fait qu'il a dit, "écoutez, écoutez," lorsque j'ai expliqué cette question aussi franchement que je l'ai fait. Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps. Je suis sûr de vous avoir fatigués avec toutes ces explications, mais je désire appeler pendant quelque temps l'attention de la Chambre sur une comparaison entre le chemin de fer du Pacifique canadien et les autres chemins de fer transcontinentaux de l'Amérique. Si on prend la quantité de milles du chemin de fer du Pacifique canadien, du *Northern Pacific*, de l'*Union Pacific* et du *Southern Pacific*, et si on prend ensuite les dépenses, je crois que nous aurons lieu de nous féliciter de ce que coûte notre voie.

	Pacifique canadien.	Northern Pacific.	Union Pacific.	Southern Pacific.
Quantité de milles—				
Ligne-mère.....	2,895	1,889	1,922	2,115
Embranchements.....	432	578	1,128	1,936
Total.....	3,327	2,467	3,050	4,051
Capital-actions.....	\$65,000,000	\$109,749,464	\$120,144,000	\$152,459,700
Dettes fondées.....	\$35,000,000	\$50,122,200	\$213,394,564	\$85,617,200
Subvention du gouver- nement, au comp- tant.....	\$25,000,000	\$61,395,192
Acres de terres concé- dés.....	25,000,000	43,756,800	33,401,600	56,862,384
Recettes brutes.....	\$5,750,521	\$12,955,971	\$45,746,963	\$15,375,117
Recettes réelles.....	1,191,891	4,994,870	18,742,151	7,739,499
Frais d'exploitation...	4,558,630	7,961,101	27,004,812	7,635,618
Maximum des rampes par mille.....	116	128	116	128
Minimum des courbes.	10°	12°	11°	14°

Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps, mais je pense que les chiffres que j'ai donnés ici, la comparaison que j'ai faite entre les dépenses de ce chemin et celles des autres chemins doit donner beaucoup de satisfaction à la Chambre. Dans la plupart des cas, le coût par mille du chemin de fer du Pacifique canadien n'est pas plus de la moitié aussi considérable que le coût des autres chemins de fer du Pacifique. Je suis obligé de dire que je suis certain qu'il n'y en a pas de meilleur que le chemin de fer du Pacifique canadien. Bien qu'il ait été construit avec une grande rapidité, et que mon honorable ami pense qu'il a été construit un peu trop rapidement, je dis qu'il n'a coûté qu'un peu plus de la moitié de ce qu'ont coûté les autres chemins, et dans quelques cas il a coûté moins de la moitié. Vu ces faits, je suis sûr que les honorables messieurs de la gauche ne se plaindront pas; je suis sûr qu'ils ont de grandes raisons de se féliciter de ce que ce chemin a été construit en quatre ans, de l'Atlantique au Pacifique, ou qu'il sera construit dans quatre ans et demi environ. Bien que nous ayons donné à la compagnie jusqu'à 1891 pour construire le chemin, elle a raccourci le délai de cinq ou six ans, et au printemps de l'année prochaine, nous serons en état de voyager de l'Atlantique au Pacifique sur notre propre ligne, et nos immigrants pourront se rendre des ports de mer du Canada au Nord-Ouest ou à la Colombie-Britannique sans être circonvenus par les agents d'immigration américains. Dans tout ce que j'ai eu à faire au sujet de l'immigration, je n'ai jamais eu tant de difficulté que cette année à faire passer nos immigrants par les Etats-Unis, ou même à les faire rendre au Manitoba, ayant à passer par le territoire des Etats-Unis. Même pour ceux qui ont pris un billet de passage d'Allemagne au Manitoba, nous avons eu les plus grandes difficultés à les soustraire aux agents américains. Et quel est le procédé de ces agents?

M. POPE

Deux d'entre eux entrent dans un wagon et commencent à se parler. L'un d'eux dit : "J'ai été au Manitoba dernièrement; il y a beaucoup de troubles dans ce pays-là; il y a une guerre de sauvages, et les gelées, ainsi que les inondations, ont été si considérables que je n'ai pu y rester et j'en suis parti."

Voilà le genre de conversation qui se fait. Il y a fort peu de temps, environ 50 familles ont quitté la Roumanie pour se rendre au Manitoba; et que m'est-il arrivé à propos de ces gens? J'ai découvert que ces requins de terre des Etats-Unis se sont rendus au milieu d'eux et en ont engagé plus de la moitié à s'en aller aux Etats-Unis, et j'ai appris avec peine que quelques-uns de nos compatriotes mêmes, quelques sociétés allemandes ont aidé à ces agents américains qui entraînaient ces immigrants. Un homme d'une grande habileté, connu du monde entier, le docteur Meyer, ou un de ses associés, ont pris des arrangements pour faire venir 200 familles suisses, dont 30 sont parties pour le Canada il y a quelque temps. Mais nous ne les avons pas reçues; elles ne se sont pas rendues au Manitoba, et j'ai pris la résolution de savoir quelle était la raison de cela. J'ai mis quelqu'un à l'œuvre, car je portais un grand intérêt à ce qu'allaient faire cet homme et son associé dans le Nord-Ouest. Je considérais que cette petite bande d'immigrants suisses constituerait le noyau d'une immigration considérable de Suisses et d'Allemands pour plus tard. J'ai envoyé un homme à New-York, et il a découvert qu'on les avait dirigés sur le Kentucky. Jamais plus que l'année dernière je n'ai rencontré, dans le cours de mon existence, autant d'opposition à notre immigration de la part des sociétés de chemins de fer, des sociétés terriennes et autres. Elles n'ont pas oublié nos difficultés sauvages, et elles ont pris soin de répandre le fait au loin et d'apprendre au monde que nous avions une guerre sauvage, et je crois que les compatriotes de l'honorable monsieur dans le Manitoba insistent très fortement auprès de ceux qui atteignent le Manitoba pour qu'ils ne se rendent pas plus loin à l'ouest. Mais je prétends que lorsque nous aurons complété ce chemin, lorsque le printemps prochain ou peut-être cet automne, nous serons en état d'amener des immigrants de Liverpool au Manitoba pour \$25, nous pourrions les faire passer par notre pays et les empêcher ainsi de tomber entre les mains des agents américains. Mais il est difficile de faire venir des immigrants allemands par Liverpool. En Allemagne la loi ne permet pas d'envoyer des agents d'immigration parmi la population; il faut employer des agents munis de certificats, qui sont autorisés à agir non comme agents d'immigration mais comme représentants de steamers. Tous les steamers qui partent de l'Allemagne pour aller en Amérique se rendent à New-York, et la conséquence est que les agents des navires en Allemagne font tous leurs efforts pour diriger l'immigration sur New-York. Dans tous les cas j'ai trouvé qu'ils avaient sur nous un grand avantage par suite de notre guerre du Nord-Ouest. Ils parlent des désastres causés par les inondations, et il n'y a pas de doute que la plupart de ceux qui sont venus par New-York en destination du Manitoba n'y sont pas parvenus. On pourrait mettre fin à cet état de choses à la fin de cette année-ci, pour l'immigration anglaise, écossaise et irlandaise, et pour une bonne partie de l'immigration belge—nous devons en excepter les Allemands—dont une forte proportion vient *via* Liverpool. A moins de nous entendre avec quelques unes des grandes compagnies de navigation à vapeur qui ont de grandes agences et pour confier le transport de l'immigration d'Allemagne, je crois que nous ne pourrions jamais avoir cette immigration dans la proportion que nous désirons. Mais nous aurons l'immigration qui vient du vieux monde, si nous pouvons envoyer nos immigrants au Nord-Ouest.

C'est à nous d'envisager avec espoir et confiance l'avenir du pays, en nous rappelant que nous ne légiférons pas seulement pour aujourd'hui. C'est à ceux d'entre nous qui ont des enfants dans la patrie à travailler en vue de l'avenir du