

de \$76,612,200. Comparons cette somme avec le coût actuel de la construction du chemin, tel qu'il est aujourd'hui :

Subsides en argent	\$25,000,000
Construit par le gouvernement.....	29,846,148
Prêt de l'an dernier.....	29,880,912
Nouvelles obligations de cette année	15,000,000
Obligations foncières.....	8,702,086
Emplacements de ville.....	504,675
Stock payé	29,568,123
Boni.....	232,600
Recettes.....	1,456,318
Arpentages	3,263,482

\$143,254,344

A déduire :—

1. Balance déposée pour dividendes.....	\$ 14,288,287
2. Dividendes payés.....	5,378,000
3. Intérêts payés par la compagnie.....	1,389,474
4. Equipement.....	7,359,930
5. Steamers.....	697,369
6. Avances au chemin de fer Sud-Kat	1,595,280
7. " " " St. Laurent et Ottawa.....	227,155
8. " " " Atlantique et Nord-Onest.....	202,837
9. " " " à la compagnie de Colonisation du Sud-Ouest de Manitoba.....	1,254,678
10. " " " au chemin de fer Ontario et Québec et du Credit Valley	1,265,450
11. Lignes achetées.....	8,981,955
12. Embranchements	4,605,172
13. Déplacer 100 milles près de Winnipeg.....	400,000
14. Renouveler les matériaux de construction inférieurs.....	255,000
15. Indemnité à Manning, Macdonald & Cie.....	395,000
16. Ateliers et machines près Montréal	903,165
17. Outillage, équipements et outils	208,291
18. Immeubles à ou près Montréal.....	408,207
19. Terrains et édifices, Winnipeg	1,040,701

A prendre sur les \$15,000,000.

20. Wagons et matériel	1,000,000
21. Élévateurs, facilités terminales	1,500,000
22. Ateliers à neuf différents endroits.....	600,000
23. Terminus à Coal Harbor.....	760,000
24. Paraneiges dans les montagnes	450,000
25. Section du lac Supérieur.....	160,000
26. Facilités terminales à Québec.....	200,000
27. Explorations	3,263,482

Total..... \$ 59,079,433

Total dépensé..... \$143,254,344
Moins montant étranger à la ligne principale..... 59,079,433

Pour construction de la ligne principale..... \$84,174,911

L'honorable député de Durham a évalué le matériel roulant à \$2,000 par mille dans son calcul de \$120,000,000, réduisant ainsi le coût de la construction à \$114,788,000. Nous avons vu que l'évaluation Fleming était de \$76,612,200, et nous constatons que le montant réel dépensé pour la construction est de \$84,174,911 soit \$9,000,000 seulement de plus que le *quasi* chemin de colonisation pour lequel on avait demandé une estimation à M. Fleming, et de \$28,000,000, ou plus exactement, de \$25,000,000 de moins que le chiffre donné par l'honorable chef de l'opposition, si l'on en déduit le montant affecté aux embranchements. Les spécifications de M. Fleming pour un chemin avec peu de ballastage, des courbes de petit rayon et des rampes raides, ont été mises de côté, et les vœux de l'honorable député de Durham pour un chemin de premier ordre ont été exaucés. Si nous n'avions à ce sujet, les témoignages des hommes les plus compétents, qui ont visité le chemin, je n'aurais qu'à citer l'opinion exprimée par l'ingénieur en chef du gouvernement dans son rapport en date du 22 septembre, 1883 :

C'est un plaisir pour moi de dire que la Cie du chemin de fer du Pacifique exécute ses travaux d'une manière qui ne laisse rien à désirer. Le chemin est en voie d'être construit très solidement. Les grands cours d'eau seront traversés par des ponts très forts en fer reposant sur des culées et piles de maçonnerie massive, et les petits sur la section de l'Ouest par des pontceaux en pierre solide. Sur la section centrale, les cours d'eau sont pour la plupart traversés par des ponts de pilotis solidement construits.

Jusqu'ici les travaux ont été exécutés d'une manière strictement conforme aux conditions du contrat. Je puis le dire en toute connaissance de cause, car j'ai dans le cours des deux derniers mois inspecté toute la

ligne à partir d'un point à l'est de Port Arthur (ci-devant Arthur Landing) jusqu'à Port Moody.

Par le relevé que je viens de donner, on constate que la compagnie a actuellement dépensé pour les embranchements et l'extension de la ligne principale les sommes suivantes :

De Montréal à Callander.....	\$4,213,758
Pour prolongement jusqu'au littoral de l'Atlantique.....	5,857,223
Pour embranchements.....	5,259,842
	<hr/>
	\$15,330,823

Son matériel est déjà de..... \$9,168,755
Et sera augmenté de..... 1,000,000

\$10,168,755

Facilités de terminus, élévateurs, ateli-
ers, etc..... \$4,786,704

Au lieu de blâmer la compagnie d'avoir fait cette dépense et de crier à l'extravagance, nous devrions la louer, car rien n'est plus de nature à inspirer la confiance dans l'avenir de l'entreprise que l'énergie déployée par la compagnie en complétant son réseau ferré en vue de la concurrence future. Il est constaté aujourd'hui que les embranchements sont les éléments de succès les plus sûrs pour un chemin de fer. Je lissais ces jours-ci, dans un rapport officiel du gouvernement de Washington 1884, à la page 37 du chapitre relatif au commerce intérieur des États-Unis, les remarques suivantes :

Le fait de construire des voies ferrées transcontinentales et leurs embranchements, de les équiper, d'organiser des agences et de trouver les moyens de prendre une part active dans les opérations commerciales du monde constitue une victoire sans parallèle dans l'histoire des entreprises humaines. Peu après l'achèvement des lignes principales de l'*Union Pacific* et du *Central Pacific*, ces lignes commencent à s'assurer un trafic local très considérable et rémunérateur dû au développement des ressources du pays sillonné par ces chemins. On ne s'attendait pas aussi vite à un semblable résultat. La croissance du commerce local suggéra immédiatement l'idée de construire des embranchements, et cette règle de conduite a été adoptée par toutes les compagnies possédant ou exploitant des lignes ou parties de lignes dans l'intention de faire prospérer par ce moyen les intérêts financiers des lignes-mères. La construction de ces lignes auxiliaires a aussi été un facteur important dans le développement des ressources du vaste territoire situé entre la côte du Pacifique et les rivières Mississippi et Missouri, région qui n'est habitée que depuis peu d'années par des races civilisées. L'État du Colorado, avec ses vastes ressources, doit en majeure partie sa situation de prospérité à ce système. La Californie, l'Oregon, le Nebraska, le Kansas, le territoire de Washington et ceux de l'Utah, du Montana, et de l'Idaho doivent aussi en grande partie leur présente richesse et leur état prospère aux contributions qui leur ont été apportées par les diverses voies transcontinentales et leurs embranchements.

Il y a aujourd'hui sept chemins de fer différents qui font le service entre le Pacifique et l'Atlantique. Tous ont une forte proportion d'embranchements. En ce qui regarde le *Union Pacific*, les embranchements comptent un plus grand nombre de milles en opération que la ligne principale. Tout le monde, du reste, pourra en juger par le tableau suivant :

	Ligne principale.	Embran-chements.	Total.
Oregon Railway and Transportation Company.....	518	139	657
Northern Pacific.....	2,054	495	2,549
Union Pacific.....	1,695	2,815	4,510
Central and Southern.....	1,964	1,047	3,011
Denver and Rio Grande.....	897	420	1,317
Atcheson, Topeka and Santa Fe.....	1,692	1,064	2,756
Burlington and Missouri River	682	795	1,477
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	9,502	6,775	16,277

Toutes ces lignes donnent un fort rendement, et toutes le donnent par le trafic local. Sur un total de 1,442,800 tonnes de fret, le Northern n'a eu que 67,276 de trafic d'entier parcours, et 1,375,525 tonnes de trafic local. Le *Union* a eu pour \$2,512,207 de trafic d'entier parcours, et \$10,421,540 de trafic local. Le *Central* a transporté, 3,888,308,510 livres de fret local et 844,793,100 seulement de trafic d'entier parcours. L'*Atcheson* et *Topeka* n'a que 6 pour 100 de trafic