

Pacific" seul a placé 4,342,200 acres au prix de \$6,000,000. Il a été vendu, l'an dernier, dans le territoire des Etats-Unis, un total de 18,300,000 d'acres de terres. Nous en avons autant qu'eux, plus qu'eux; elles sont plus fertiles, plus rapprochées de la mer et moins dispendieuses. Le prix moyen des terres américaines est de \$3.40 l'acre. Les compagnies de chemins de fer sont tellement obérées qu'elles ne peuvent s'en départir à moins de \$3. L'extrême limite de notre ambition est de vendre les nôtres \$2; et s'il vaut mieux les vendre à \$1.50, ce n'est pas le Pacifique canadien qui sera dans notre chemin. Le Pacifique a cet avantage, cet immense avantage, c'est qu'ayant peu d'intérêts à payer la vente de chaque acre de terre sera pour lui un bénéfice. Aux Etats-Unis bien des compagnies ont succombé parce que les intérêts ont mangé le capital, et que la vente de leurs terres ne pouvait suffire au service des coupons. Nous aurions pu diminuer notre libéralité, et peut-être faire surgir tout de même un commencement de voie ferrée de l'Atlantique au Pacifique; mais je me demande si nous n'aurions pas précisément pris le moyen de perdre le bénéfice de notre subvention en forçant la compagnie à dépenser, en intérêts, l'argent que nous lui donnions pour faire le chemin. En accumulant ces chiffres j'ai en vue autre chose qu'une simple énumération. Il y a toute une situation économique à faire ressortir de cet état de choses; et si je n'ai pas la prétention de la résoudre, j'aurai du moins soumis aux esprits sérieux de ce pays et de la Grande-Bretagne le théorème qui s'imposera bientôt à l'économie générale des nations modernes: le bon marché et la célérité dans le transport. On a l'habitude de dire que les chemins de fer coûtent plus cher que la navigation; c'est vrai.

La main du Créateur nous a préparé gratuitement la grande route liquide, la main des hommes n'a pu créer la voie ferrée qu'à prix d'argent. Si, indépendamment du prix du chemin, vous mettez en regard le prix de revient d'une locomotive et des vingt cinq voitures qui composent un train, et le prix coûtant d'un bateau à vapeur, l'avantage sera en faveur du chemin de fer. Un bateau à vapeur de première classe, d'une capacité payante de 3,000 tonnes et représentant comme force motrice, neuf convois de trente wagons chargés de onze tonnes chacune, coûtera de \$300,000 à \$500,000, mais plus probablement ce dernier chiffre. Neuf locomotives coûteront \$72,000 et 270 wagons de fret environ \$125, mettons une somme de \$200,000 pour le tout. Jusqu'ici le chemin de fer a l'avantage, car chaque tonne de marchandise employée, dans ce cas, un capital de \$166 $\frac{2}{3}$ par eau et de \$66 $\frac{2}{3}$ seulement par terre. Mais un steamer ne coûte en frais d'exploitation que \$700 par jour de 300 milles, tandis que chaque convoi coûte en moyenne \$300 par 300 milles, ou de \$2,700 pour neuf convois; en d'autres termes chaque mille de transport par chemin de fer coûte autant que trois milles de transport par eau. On comprend avec quelle parcimonie il faut calculer les frais d'un chemin de fer, et qu'il est de la plus haute importance de réduire autant que possible la première charge dont il est grevé, les obligations privilégiées émises par le chemin pour sa construction et son équipement. Moins un chemin de fer est grevé, plus il est en état de lutter contre ses rivaux. Supposez, par exemple, une quantité uniforme de trafic sur les différents chemins transcontinentaux suivants; ce fret devra payer, abstraction faite des frais d'exploitation, l'intérêt suivant sur le prix de revient de ces chemins:—

Sur l'Union Pacific	\$5,467 par mille.
" le Northern Pacific	3,200 "
" le Southern Pacific	2,939 "
" le Pacifique canadien	1,400 "

C'est-à-dire que chaque chemin de fer devra exiger, par mille, ce qui suit, pour ce service, disons sur un parcours de 1,000 milles:—

L'Union Pacific	\$5.47 par tonne.
Le Northern Pacific	3.24 "
Le Southern Pacific	2.94 "
Le Pacifique canadien	1.40 "

M. CHAPLEAU

Quand l'Union Pacific aura imposé un tarif de \$5.47 par tonne, il se trouvera exactement dans la même condition que le Pacifique canadien qui aura exigé seulement \$1.40. En d'autres termes, telle sera pour toutes fins pratiques la proportion de chaque ligne en prenant \$0.01 comme base:

	Par tonne.
L'Union Pacific.....	\$1.00
Le Northern Pacific.....	0.57 $\frac{2}{3}$
Le Southern Pacific.....	0.53 $\frac{2}{3}$
Le Pacifique canadien.....	0.26 $\frac{2}{3}$

Si ce n'est pas par un caprice que nous avons bâti le Pacifique canadien, si c'est dans l'intention de développer les grandes ressources du pays, et de créer de nouvelles industries et un beau trafic continental, nous savons ce qui nous reste à faire. Je ne puis le proclamer trop haut, ni le répéter trop souvent: abaissons le coût de construction du chemin de fer le plus possible, n'écrasons pas dès l'abord la compagnie par le souci d'une position financière difficile et de besoins pressants. Je suis persuadé que c'est le seul moyen d'obtenir la pleine mesure de la capacité productive du chemin, le seul moyen qui puisse laisser la compagnie libre d'employer son énergie et son activité à s'ouvrir de nouveaux champs d'exploitation.

Je sais que, jusqu'à présent, aucun des Pacifiques américains n'ont pu contrôler une tonne du commerce de transit entre l'Europe et l'Asie, sauf le cas d'une commande exceptionnelle d'œufs de vers à soie pour la France, et d'un très petit lot de fourrures pour l'Angleterre. Je sais que le blé même de la Californie n'est pas exporté en Europe par une route transcontinentale, et qu'il fait un voyage de 16,000 milles, de San-Francisco à Liverpool, par le cap Horn, plutôt que de passer par New-York. J'ai lu les humbles aveux du fier Yankee confessant son inhabileté à résoudre ce problème, en présence des fiascos qui ont suivi ses efforts dans ce but. J'ai sous la main la déclaration de M. Whittley, agent de fret du Pacifique Central, persifflant l'honorable premier ministre pour ses tentatives d'attirer le commerce anglo-asiatique vers l'Europe par le territoire canadien, et qualifiant ses prévisions de stupides, avec d'autant plus d'autorité que le gouvernement accepte ses vues dans ses rapports officiels. Eh bien, M. le président, malgré ce qui est arrivé, malgré les assertions des hommes qui font autorité, dans la grande république, on fait de questions de chemins de fer, malgré l'admiration que j'éprouve pour la haute habileté qu'ont montrée nos voisins pour assurer le succès de leurs entreprises commerciales, rien n'a pu encore ébranler ma foi dans les conditions futures du commerce asiatique pour notre pays et notre grande route transcontinentale. Pour le commerce c'est surtout une question de coût, et il n'est pas facile de voir comment les chemins de fer américains pourraient songer à créer un trafic de ce genre, quand on met les distances en comparaison:

Par le Canal de Suez:—	Milles.
De Yokohama à Liverpool.....	11,275
Par New-York:—	
De Yokohama à San Francisco	4,650
De San Francisco à New-York.....	3,320
De New-York à Liverpool.....	3,040
Total.....	11,010

Ce qui donne en faveur de New-York, sur la route de Suez, une différence de 265 milles seulement, ou un peu plus de 2 pour 100 de la distance entière. La distance de 4,650 milles est la moyenne entre 4,800 milles et 4,500 milles pour l'aller et le retour de San-Francisco, les deux trajets exigeant une route nécessairement différente.

Il en est bien autrement pour le Canada: