

LA SITUATION A L'ACHEVEMENT.

Du jour où le chemin de fer sera exploité par le G. T. P. et que nous en retirerons le loyer, il conviendra d'en porter la valeur à notre actif, *ce qui diminuera notre dette d'autant.*

Ainsi, nous avons aujourd'hui une dette nette de \$340,000,000. Supposons, au pis aller, qu'il nous faille encore emprunter \$40,000,000 pour parachever le Transcontinental, l'équiper et l'outiller, cela porterait notre dette à \$380,000,000. Et en portant à \$180,000,000 la valeur (prix coûtant) de la ligne, il nous resterait une dette nette de tout juste \$200,000,000.

Or, pour trouver une époque où la dette nette du Canada ne dépassait pas \$200,000,000, il nous faudrait remonter à vingt-six ans en arrière, à 1885.

Que ceux qui ont la mémoire de ce qu'était le pays, il y a vingt-six ans, lors des troubles du Nord-Ouest, fassent la comparaison avec ce qu'il est aujourd'hui et l'on verra l'énorme progrès accompli, que la sage administration du gouvernement Laurier aura pu réaliser **SANS ENDETTER LE PAYS!**

LES PREVISIONS.

Mais encore, nous mettons ici les CHOSSES AU PIRE.

Nous avons supposé, **CE QUE NOUS NE CROYONS PAS**, que le gouvernement aura à emprunter \$40,000,000 de plus pour construire le Transcontinental.

Mais il est à peu près certain que nos emprunts resteront bien en dessous de cette somme.

En effet, en employant à la construction de cette ligne une partie de nos excédents de recettes, comme nous le faisons depuis quelque temps, nous obvions pour autant à la nécessité d'emprunter.

Ainsi, en 1900-1910, nous avons payé avec notre revenu ordinaire le tiers du coût de la construction du Transcontinental. En 1910-11, nous en avons payé les cinq-sixièmes ou 83 1-3 pour cent. Voici quelques chiffres qui feront mieux saisir cette économie :