

plus d'exactitude l'élévation du coût d'établissement d'un chemin de fer quand vous connaissez les altitudes qu'il vous faut atteindre. Quand vous connaissez les pentes à adopter, au moyen d'un calcul fort simple, vous pouvez déterminer quel sera le prix de revient du chemin. Vous prenez le prix des rails, des traverses, de la main-d'œuvre; ce n'est pas du tout un problème difficile que de déterminer le prix de revient de l'entreprise. Le chemin pourra dévier dans un sens ou dans l'autre, mais il vous est possible de déterminer à peu de chose près quelle sera la dépense. Puis, à part les avantages résultant de l'inclinaison, de la situation, etc., la ligne sera la plus courte entre l'est,—la Chine et le Japon et tout ces pays sur lesquels il nous faut compter pour notre futur développement. Le trajet est de 1,500 milles plus court entre Montréal et Yokohama, en suivant cette route, que par New York et San Francisco. Il est de 500 milles plus court que par la ligne du Canadien du Pacifique aboutissant à Victoria. Nous aurons déjà fait faire au voyageur la moitié du trajet, que par les autres voies, on sera à peine parti. En vue de toutes ces grandes questions qui se soulèvent de nos jours au sujet de la Russie, du Japon et de tous ces autres pays, vous devez reconnaître l'importance d'avoir la route la plus courte. Plusieurs d'entre vous vivront assez vieux pour voir le Grand-Tronc-Pacifique transporter autant de grain à la côte du Pacifique en destination de la Chine, du Japon et de l'Orient qu'il en transportera dans la direction de l'est. Cette route assurera au Grand Tronc un trafic grossissant à provenance du Yukon. Ce trafic s'écoule tout actuellement par Vancouver, Seattle ou les villes côtières du sud, et là prend le steamer, trajet d'à peu près 2,000 milles. Nous aurons raccourci ce parcours par voie ferrée d'à peu près 1,000 milles. Un actionnaire, il y a un instant, en parlant des obligations dont le Grand Tronc allait se charger à ce sujet, a donné à entendre que ses intérêts, dans quelque classe de titres qu'ils fussent, allaient être mis en péril dès le début; et je crains qu'il n'existe une impression entièrement fautive à cet égard. La Compagnie du Grand Tronc ne sera pas tenue, en vertu de ses garanties, à verser un seul centin pendant huit ans à dater du commencement des travaux de premier établissement; le coût des travaux de la ligne au cours de la construction étant ajouté au capital et porté au compte du capital, tandis que l'émission des valeurs que la Compagnie du Grand Tronc garantira ne s'effectuera qu'au bout de huit ans; puis, après ce laps de huit ans, il reste sept ans pour la section des montagnes, section au sujet de laquelle il semble régner quelque doute. Il ne saurait s'élever l'ombre même d'un doute sur les profits à réaliser sur la section des prairies; mais quant à la section des montagnes, il s'écoulera une période de sept ans, sans que le gouvernement puisse exercer aucun recours contre la compagnie; seulement au bout d'une période subséquente de trois ans, celle-ci sera tenue de faire des remboursements sur ses recettes, de sorte qu'il s'écoulera dix-huit ans avant que la section des montagnes puisse devenir une charge pour la compagnie. Tout ce que j'ai à faire, c'est de vous demander de vous reporter aux discussions de même nature qui ont eu lieu à l'occasion de la construction du Canadien du Pacifique, et au cours desquelles les sceptiques d'alors—nous avons les nôtres aussi—allèrent jusqu'à prédire que les recettes de ce chemin

M. LEFURGEY.

de fer ne seraient pas même suffisantes pour payer le graissage des roues. (Rires). Ceux qui eurent l'heureuse idée d'acheter les titres des timides qui tenaient cette opinion ont dû s'en féliciter depuis. Nous entrons dans le territoire que le Canadien du Pacifique primitivement devait traverser. Les études topographiques ont été exécutées par le gouvernement canadien, qui dépensa \$3,000,000 à rechercher et déterminer la route la plus facile et la plus directe pour une ligne transcontinentale. Cette route fut choisie, mais il se fit un changement de gouvernement à peu près vers le temps où le rapport fut présenté, et l'idée fut abandonnée. On établit le tracé plus au sud, à travers un pays moins avantageux que celui où nous allons passer; de sorte que nous ne faisons que confirmer le jugement émis il y a quinze ou vingt ans quant aux avantages de cette route et à la nature favorable du pays qu'elle traverse. Suivant moi, il est difficile de concevoir qu'il puisse y avoir d'objection à ce projet si plein de promesses pour le chemin de fer du Grand Tronc et qui lie sa fortune à celle du gouvernement canadien, de telle sorte que tous deux doivent travailler de concert, non seulement pour l'avantage du Canada généralement, mais pour celui à la fois du pays et du Grand Tronc. Messieurs, je me ferai un plaisir de répondre à toute question qu'on voudra me poser, mais je pense avoir parcouru tout le terrain. La question n'est pas de savoir ce qui arrivera si nous nous engageons dans cette entreprise, mais ce qui arrivera si nous ne nous y engageons pas. (Salve d'applaudissements.)

Un ACTIONNAIRE: M. Hays voudra-t-il nous dire quelque chose du climat de Port-Simpson?

M. HAYS: Ce monsieur demande quelle est la nature du climat le long de la ligne projetée et à Port-Simpson. Vous comprenez tous que la rigueur du climat dépend en grande partie de l'altitude. Le pays que nous allons traverser est légèrement incliné vers la baie d'Hudson; sur toute la longueur l'inclinaison est du côté de la baie d'Hudson. Les eaux dans toute cette partie du pays s'écoulent vers le nord, non pas vers le sud. Notre voie se trouvera à une altitude beaucoup moins grande, et par conséquent soumise à un climat beaucoup moins rigoureux, que les lignes canadiennes situées plus au sud, et que celles des Etats-Unis, à des altitudes de 5,000, 6,000 et 8,000 pieds. Dans le voisinage d'Edmonton, où quelques-uns de nos fonctionnaires se sont trouvés, l'hiver dernier, il n'y avait que six pouces de neige. On a rarement plus de six ou huit pouces de neige dans toute l'étendue de ce pays. A l'ouest de Winnipeg, cette année, on a été loin d'avoir les quantités de neige que nous avons eues le long de nos lignes dans l'Ontario, où les tempêtes semblent avoir élu domicile. Quant à Port-Simpson, il y a dans son voisinage immédiat plusieurs ports qui pourront être choisis comme terminus du chemin. Dans le contrat, on parle de Port-Simpson, mais cela couvre un rayon de cinquante milles, et le choix du terminus sera déterminé par les avantages que présenteront les différents ports ou havres. A Port-Simpson, la température dépasse rarement une moyenne de 50 à 55. La latitude se trouve intermédiaire à peu près entre Londres et Glasgow.

Un ACTIONNAIRE: Est-ce un port ouvert?

M. HAYS: Oui.

M. ALFRED W. SMITHERS: Je ne veux pas retenir l'assemblée davantage à la suite de