

lément à des actionnaires, il n'en est pas moins la propriété d'un pays; il entre dans son meilleur actif, et plus un chemin de fer est riche et puissant, plus la fortune nationale s'en est accrue. Et si l'intervention du gouvernement a eu pour effet de laisser au-delà de \$17,000,000 dans la caisse du Pacifique, c'est le pays entier qui peut se glorifier de ce gain. Nous en retrouverons les effets partout: dans les améliorations de la voie, dans le confort aux voyageurs, dans l'expédition des marchandises, dans la multiplication des communications, dans l'abaissement des tarifs. Car enfin les opérations d'un chemin de fer suivent les obligations dont il est grevé. Il est difficile pour un chemin de fer écrasé par son passif de donner toute la mesure de son efficacité. C'est pourquoi je ne crains pas d'affirmer que le Pacifique canadien sera bientôt à la tête de toutes les lignes transcontinentales, parce que pas un sou des sommes dont il sera responsable n'aura été mal appliqué. Prenez la route la plus prospère de nos voisins, l'*Union and Central Pacific*. Ce chemin est aujourd'hui long de 3,050 milles, et il est grevé du passif suivant :

Obligations, lère hypothèque.....	\$138,131,332
do envers les Etats-Unis.....	78,263,232
Capital payé.....	120,144,000
<b>Total.</b>	<b>\$333,538,564</b>
Dette du chemin par mille.....	\$ 109,387
Dette par mille indépendamment des actions souscrites.....	70,000
Dette par mille, indépendamment des avances du gouvernement.....	42,000

En supposant la part afférant au gouvernement effacée, en mettant de côté les intérêts aux actionnaires, il reste encore une dette de \$40,000 par mille sur l'*Union and Central Pacific*, tandis que, dans les mêmes circonstances le Pacifique canadien n'est responsable que de \$13,000 par mille. Si nous passons au *Northern Pacific*, dont la longueur totale est de 2,549 milles, nous le trouvons grevé des montants suivants :

Obligations.....	\$ 50,122,200
Actions.....	109,749,464
<b>Total.....</b>	<b>\$159,871,664</b>
Soit par mille.....	62,800
Obligations, par mille.....	19,700

Le *Southern Pacific*, qui a 4,051 milles de long avec ses embranchements, a les charges suivantes :

Obligations.....	\$85,617,200
Actions.....	152,459,700
<b>Total.....</b>	<b>\$238,076,900</b>
Total, par mille.....	58,785
Obligations seulement par mille.....	21,140

En prenant le total des obligations du Pacifique canadien sur 3,327 milles, nous trouvons :

Obligations.....	\$35,000,000
Sur Q. M. O. et O. et Canada Central.....	5,500,000
Actions (moins \$15,000,000 déposés).....	50,000,000
<b>Total.....</b>	<b>\$90,500,000</b>
Total par mille.....	27,200
Total pour obligations.....	12,000

En sorte que nous avons le résultat suivant :

	Charges totales.	Obligations.
Pacifique canadien, par mille.....	\$ 27,200	12,000
Northern ".....	62,800	19,700
Union ".....	109,357	70,000
Southern ".....	58,785	21,140

Si les choses en restaient où elles sont, nous pourrions dire que le Pacifique canadien sera grevé d'une dette de \$12,000 seulement par mille, pour une route allant de l'Atlantique au Pacifique, tandis que les routes américaines s'arrêtent toutes à mi-chemin et dépendent pour leurs issues d'autres chemins de fer qui absorbent une partie de leurs profits. Mais il y a autre chose à prévoir en faveur du Pacifique canadien; c'est que si les 21,246,600 acres de

terres se placent, disons à \$1.50 l'acre, pour qu'on ne puisse discuter nos chiffres, la compagnie, déduction faite de 6,666,666 acres pour les \$10,000,000 revenant au gouvernement encaissera \$21,869,900 pour les 14,579,934 acres restant, ou plus de la moitié de ses obligations, ce qui réduirait la dette réelle du chemin à moins de \$6,000 par mille. Et pourquoi le Pacifique ne vendrait-il pas ses terres? Elles sont les mieux situées puisqu'elles sont le long de la voie ferrée. Elles sont d'une grande fertilité; elles souffrent moins du froid et de la neige que celles du Northern Pacific. Qu'on n'oublie pas qu'au pied des Montagnes Rocheuses, il ne tombe que six pouces de neige, par hiver, et qu'en général toutes la section des prairies ne reçoit que de 20 à 24 pouces de neige, quand il en tombe 50 pouces à Toronto et 74 à Montréal. Les cultivateurs et les éleveurs d'animaux ont à leur disposition ce que n'ont pas les Américains dans une aussi large mesure, le marché du Royaume-Uni; et la chose est tellement frappante que les habitants du Montana transportent leur blé sur le côté canadien pour en avoir un meilleur prix, tandis que les éleveurs américains ont déjà fait des démarches sérieuses pour faire passer leurs animaux par le Nord-Ouest. Comme la distance entre Coal Harbour et Montréal n'est que de 2,911 milles, tandis qu'entre Tacoma et New-York, il y a 3,457 milles, il est évident que quel que soit le point où se fixe un émigrant il sera, le long de la route canadienne toujours plus rapproché du littoral du Pacifique ou du littoral de l'Atlantique en proportion de ce gain de 546 milles dans la distance.

Prenez deux localités sur le même méridien, par exemple Swift Current sur le Pacifique canadien et Billings sur le Northern Pacific, vers le 109e degré. Eh bien! la distance de Billings à New-York est de 2,359 milles, tandis que celle de Swift Current à Montréal n'est que de 1,941 milles; différence de 418 milles en faveur du Pacifique canadien. La station du Northern qui correspond à Winnipeg est Moorhead. Moorhead est à 1,660 milles de New-York, tandis que Winnipeg n'est qu'à 1,430 milles de Montréal. Et pendant que le Northern ne peut desservir ses immigrants qu'en passant par les exigences de plusieurs autres compagnies entre Saint-Paul et New-York, ayant à choisir, pour la section de New-York à Chicago, entre le Pennsylvania, l'Erie, le New-York Central et le Baltimore et Ohio, entre le Chicago, Milwaukee et Saint-Paul, le Chicago et Northern et le Chicago, Rock Island et Pacific pour celle de Chicago à Saint-Paul, la ligne canadienne est seule à contrôler les tarifs et les facilités de transport et à profiter des recettes provenant du mouvement d'émigrants qu'elle aura stimulé. Ajoutons que la zone fertile est plus longue sur le parcours canadien que sur le parcours américain. Entre Winnipeg et Calgary, au pied des Montagnes Rocheuses, il y a 839 milles de chemin, tandis que sur le Northern, les Montagnes Rocheuses commencent à Livingstone, à 757 milles de Moorhead, et malgré cet excédant de terres fertiles, Calgary n'est qu'à 2,269 milles de Montréal, tandis que Livingstone est à 2,419 milles de New-York. De plus, Calgary n'est qu'à 644 milles de Coal Harbour, sur l'océan Pacifique, tandis que Livingstone se trouve distant de Seattle de 1,036.

Mais puisque nous en sommes à parler des terres, et que cette question est inséparable de l'idée financière qu'elle comporte, puisque nous les acceptons en garantie, je ferai remarquer en passant que l'opposition ne m'accuserait pas d'exagération si je fixais péremptoirement la valeur de ces terres à \$1.50 l'acre, car, à plusieurs reprises, elle a exprimé son opinion sur ce point, et elle a voulu forcer cette Chambre à déclarer que les terres du Pacifique valent plus que \$2 l'acre. L'honorable chef de l'opposition lui-même a pris beaucoup de soin à développer cette thèse que les terres devaient valoir au-delà de \$2 l'acre. Il disait le 15 décembre 1880:—

Mais quelle est la valeur de ces terres? Elles doivent se trouver dans un rayon de 24 milles de la ligne. Le gouvernement les a évaluées pendant les vacances qui ont précédé la dernière session; et il a basé sur