

improductifs comme source directe et immédiate de revenu, ont indubitablement payé dix fois les frais de leur construction par le développement qu'ils ont donné au commerce et aux ressources de la province. Les canaux devinrent une nécessité après la construction, et même indépendamment du canal Érié, et le changement des conditions du commerce provenant des efforts des Américains pour prolonger leurs chemins de fer de l'Atlantique aux grands lacs, produisit aussi une obligation absolue pour la province d'entreprendre des travaux semblables, à moins que tous les avantages de sa situation comme grand débouché artériel pour les contrées de l'ouest ne fussent virtuellement abandonnés.

Ce grand objet national a été atteint au moyen du grand tronc de chemin de fer, et l'on peut hardiment affirmer que tout le montant de l'aide provinciale a été déjà remboursé et au-delà par l'essor imprimé au pays. Il est indubitable que la politique d'accorder cette aide à une compagnie privée plutôt que d'entreprendre le chemin de fer comme œuvre provinciale seulement, était judicieuse sous tous les rapports, et en épargnant un déboursé considérable de capital provincial, et en garantissant la province de toute charge quelconque si la ligne devenait aussi rémunérative qu'on l'espérait d'abord, le pire qui pouvait arriver à la province étant un insuccès tel dans les résultats anticipés qu'il aurait laissé tout le montant avancé à la charge des revenus ordinaires du pays, qui ont plus que doublé depuis le commencement des travaux du chemin de fer.

L'on doit aussi se rappeler que, de même que dans le cas des canaux, la province n'a pas limité son aide aux parties du chemin de fer qui étaient commercialement les plus désirables, mais qu'elle exigea la construction d'une section dans laquelle les avantages obtenus sont particulièrement ceux de la province et de ses habitants, et qui n'aurait certainement pas été choisie comme champ d'exploitation par des individus. La compagnie n'a pas l'intention de contester qu'elle attendait du trafic de la section ouest une compensation des pertes sur la section est; mais les recettes, jusqu'à présent, sembleraient prouver que le trafic, même sur les sections ouest, ne rapportera pas plus, pendant longtemps, qu'un rapport honnête du capital investi, laissant ainsi les sections de l'est comme poids mort sur la compagnie: plus de £1,200,000 sterling ont déjà été dépensés à l'est de Richmond, et, par l'acte de secours, £525,000 de plus ont été consacrés au prolongement vers l'est, avec £125,000 pour la branche des Trois Rivières,—ce qui fait près de deux millions que l'on peut considérer comme ne rapportant aucun revenu à la compagnie.

L'on ne prétend pas que cette dépense n'aurait pas dû être faite, puisque l'on peut dire avec raison que cette partie de la province avait un plus grand besoin qu'aucune autre des heureuses influences de communications améliorées; et aussi, que toutes les dépenses faites à l'est de Richmond produiront, lorsque le chemin sera terminé jusqu'à la Rivière du Loup, 250 milles du futur chemin de fer provincial aux provinces inférieures. Mais la compagnie soumet respectueusement que cette dépense a été très gênante et de fait ruineuse pour elle, tandis que la province et les intérêts provinciaux ont seuls profité de ces déboursés, et elle devrait être regardée sous ce point de vue en examinant la position actuelle de la compagnie et sa demande d'aide contre le poids des réclamations provinciales contre elle.

La compagnie ne désire pas éluder ou ajourner les travaux primitivement projetés, et qui ne sont pas encore terminés, savoir: la ligne occidentale à Sarnia, le pont Victoria, et la ligne de l'est à la Rivière du Loup. Elle est prête à poursuivre ces travaux, et ne désire pas que la province augmente le moindre de ses engagements actuels à cause du chemin de fer; mais elle prie que la position actuelle de la compagnie envers la province et ses engagements sur la garantie provinciale soient changés de manière à faire revivre le crédit de la compagnie, et lui donnent les moyens, par les ressources qu'elle sera alors en mesure de prélever, de compléter le réseau de chemins de fer provinciaux primitivement projetés.