

366. Entre 1881 et 1884, plusieurs lignes dans Manitoba, formant près de 471 milles furent ajoutés à la ligne principale qui atteint aujourd'hui un parcours de  $3,879\frac{5}{8}$  milles.

Les lignes louées, comprenant  $1,905\frac{1}{2}$  milles furent acquises en différents temps.

De ces derniers, 407 milles se trouvèrent dans le Nouveau-Brunswick, 218 milles dans le Manitoba, 79 milles dans la Colombie anglaise et le reste dans Québec et Ontario, principalement dans la dernière province.

367. Le gouvernement de la Puissance aida cette entreprise comme ci-dessus mentionné, y inclus un subside de \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre. La construction des parties de la ligne, par le gouvernement, a coûté \$30,818, 414.

Malgré ces subventions, financièrement parlant, l'entreprise fut énorme ; on peut dire avec raison que les difficultés financières que l'on eut à surmonter furent aussi considérables que les obstructions physiques.

Le coût total des 3,243 milles, tel qu'il appert dans le rapport, formant le chemin de fer Pacifique canadien proprement dit, est élevé à \$150,101,923. Le montant total fourni par le gouvernement du Canada est donné dans les comptes publics comme s'élevant à \$62,604,535.

Il est clair que ce ne fut pas une petite tâche que celle de financer pour la différence entre ces deux sommes, de même que pour les 636 milles additionnels, tel que mentionné dans les états de la compagnie comme appartenant à la ligne principale, et pour les négociations qui résultèrent de l'acquisition de 1,905 milles de lignes louées.

L'état suivant, extrait d'un discours prononcé par Thomas C. Keefer, président de la société américaine des Ingénieurs civils, fait voir le côté financier de l'entreprise sous un jour suffisant pour le présent travail :—

1. \$25,000,000 en argent comptant et 25,000,000 d'acres de terre choisis dans la région fertile, (Fertile Belt) avec, en sus, le droit de passage des trains, les gares, usines, quais, embarcadères, sur ou à travers la propriété publique.

2. Importation exempte de droits de douane pour les rails d'acier, matériaux pour clôtures, ponts et culées, en bois ou en fer, pour la construction première, et les fils télégraphiques et instruments requis pour l'installation originale.

3. Les sections sous le contrôle du gouvernement—près de sept cents milles—à être complétées, avec gares et service d'eau, mais sans matériel roulant, et livrées à la compagnie, lors de leur complétion, gratuitement. (Le coût de ces dernières a dépassé \$30,000,000.)

4. Exemption perpétuelle de taxe par le gouvernement fédéral ou par toute autre province par lui créée, de même que par toute corporation municipale sous sa juridiction, sur toute propriété employée pour la construction et les travaux du chemin de fer et sur le fonds capital. Aussi, semblable exemption de taxes sur les terres accordées à la compagnie, pendant une période de vingt ans, excepté qu'elles soient vendues ou occupées.

5. Aucune chartre ne sera accordée à des chemins de fer au sud de la ligne, durant une période de vingt ans, soit par le gouvernement de la Puissance ou par toute autre province qui en dépendraient, excepté dans une direction sud-ouest ou à l'ouest du sud-ouest.