

Puis nous arrivons à l'honorable premier ministre actuel qui, comme d'habitude, a été très éloquent, mais je suis certain que ce soir il avouera avec moi que les paroles qu'il prononçait alors n'ont pas été justifiées par les événements :

Je le répète, ceci doit-il être le dernier changement? Il règne dans le pays un sentiment de malaise qui a pénétré aussi en cette Chambre; c'est un sentiment de crainte à la pensée que ce ne sera pas le dernier changement....

Ce sentiment paraît exister aujourd'hui.

...mais que le prochain changement aura pour effet de convertir en cadeau, ce qui n'était qu'un prêt. Pour ma part, considérant le pouvoir déjà exercé par la compagnie, considérant l'appétit dont elle a fait preuve, et les dispositions qu'elle montre pour l'absorption des fonds publics, je croirais aussi facilement que les eaux de la mer remonteront vers les lacs que je croirais que nous verrons jamais un seul sou de cet argent revenir des coffres de la compagnie dans ceux du Canada.

Et cependant en moins de deux ans les \$30,000,000 étaient remis en entier au trésor fédéral, et les lois de la gravitation ne furent pas changées, et les eaux de la mer ne remontèrent pas à leurs sources, et les \$30,000,000 aidèrent au développement de ce qui est aujourd'hui le plus grand transcontinental en Amérique.

Ce que je veux démontrer, c'est que l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) a cité ces paroles dans le but de prouver que le prêt que nous faisons aujourd'hui, pour me servir de sa propre expression, est en tout point semblable au prêt qui a été fait à la compagnie du Pacifique en 1884. Il a cru nécessaire de faire ces citations afin de justifier l'action du Gouvernement actuel. Or, je me propose de montrer la différence de conditions entre le prêt fait en 1884 et le prêt actuel.

En 1884, la compagnie du Pacifique, donnait au pays une première hypothèque sur tous ses biens, mobiliers et immobiliers, dont elle était alors ou dont elle pourrait devenir propriétaire, y compris la ligne-mère de son réseau de chemin de fer, ses prolongements, ses embranchements, tout le matériel roulant et autre, tous ses steamers et vaisseaux, toutes les terres qu'elle avait obtenues, ou qu'elle devait obtenir, excepté les hypothèques sur tels prolongements et hypothèques sur les subventions de terres, et les hypothèques garanties par des terres. Qu'est-ce que cela signifiait? Cela signifiait que nous prêtions à la compagnie du Pacifique suffisamment d'argent pour compléter sa ligne, et une des conditions de ce prêt était que chaque dollar emprunté devait être employé dans la construction du chemin, ainsi que la chose devait être constatée par un certificat. L'argent que nous prêtions était suffisant pour compléter le chemin,

M. W. S. MIDDLERRO

de sorte que nous avions comme garantie de notre prêt de \$30,000,000 un chemin de fer complété. C'est-à-dire que nous avions 3,393 milles de chemin terminé, que j'évalue à \$50,000 le mille. Je crois que cette évaluation est modérée parce que le Grand-Tronc-Pacifique dans la division des montagnes est évalué à \$80,000 par mille, la division de l'est à \$63,000 par mille et la division des prairies à \$35,000 ou \$36,000 par mille. De sorte que je crois qu'une estimation de \$50,000 par mille pour le chemin du Canadien-Pacifique, est très modérée. Le pays recevait une première hypothèque sur ce chemin terminé, précédée par une hypothèque pour \$5,333,000 seulement, dus par la compagnie du Pacifique aux compagnies desquelles elle avait acheté quelques embranchements—le Canada Central entre'autres, je crois. Et cette somme de \$5,333,000 était la seule hypothèque existant contre la voie du Pacifique, lorsque nous avons fait ce prêt. Le pays obtenait une hypothèque sur deux millions d'acres de terres que la compagnie du Pacifique possédait et que l'on supposait valoir \$2 l'acre. Mais je veux être modéré et en mettre le prix au chiffre auquel le pays les a reprises plus tard, savoir \$1.50 l'acre, de sorte que nous obtenions ces deux millions d'acres de terre à \$1.50 l'acre. La compagnie du Pacifique nous donnait en outre une première hypothèque sur tous ses steamers.

Comparons ces conditions avec celles du prêt actuel au Grand-Tronc-Pacifique. Dans ces dernières, il y a une stipulation exemptant les steamers de la compagnie. Dans notre marché actuel, avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique il y a une condition expresse exemptant toutes les terres accordées à cette compagnie par les municipalités ou les provinces. Tous les embranchements ayant plus de six milles de longueur sont aussi exemptés. Mais dans le prêt à la compagnie du Pacifique en 1884, non seulement la ligne principale du chemin, mais tous les embranchements étaient compris dans l'hypothèque. Dans ce prêt nous obtenions aussi un transfert de \$35,000,000 de capital ordinaire, tandis que dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique on a permis par une loi à cette compagnie de transporter ce capital à la compagnie du Grand-Tronc, et ce transfert se fait actuellement.

Je veux faire voir maintenant quelle garantie ces embranchements représenteraient dans le cas présent. D'après les conditions du prêt au Grand-Tronc-Pacifique les embranchements sont exclus. Si les conditions de ce prêt étaient semblables à celles du prêt à la compagnie du Pacifique, l'embranchement du lac Supérieur aurait été compris dans l'hypothèque, et ce serait une garantie de plus à notre avanta-