

|                                                       |                 |
|-------------------------------------------------------|-----------------|
| Etat des subsides votés jusqu'au 30<br>juin 1891..... | \$12,229,426 50 |
|-------------------------------------------------------|-----------------|

A déduire :

|                           |                |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| Montant payé acompte..... | \$6,884,503 30 |              |
| Montant périmé.....       | 948,502 51     | 7,833,005 81 |

|                                      |                 |
|--------------------------------------|-----------------|
| Balance restant le 30 juin 1891..... | \$ 4,396,420 69 |
|--------------------------------------|-----------------|

Ce chiffre ne peut pas faire de conteste, puisqu'il est appuyé sur les tableaux officiels publiés dans les comptes publics et attestés par la signature de M. Verret, l'auditeur, ainsi que celle de M. Machin, l'assistant trésorier.

Mais il faut bien remarquer que si ce total de \$4,396,420.69 représente la balance des subsides de chemins non payés et non périmés à la date du 30 juin 1891, cela ne veut pas dire que toute cette somme constituait une dette ou une obligation définitive. Au contraire, il y avait une partie de ces subsides qui étaient sujets à être périmés par l'inaccomplissement, dans les délais prescrits par la loi, des conditions imposées aux compagnies pour avoir droit à ces subventions, et comme question de fait, plusieurs compagnies ont perdu leurs subsides pour ne pas avoir pu se conformer aux prescriptions du Statut 53 Vict., chap. 102, passé en 1890 sous le gouvernement Mercier, et fixant au 30 juin 1892 la limite du délai accordé pour faire obtention de la conversion en argent des subventions en terre.

Aux pages 74 et 75, version anglaise, du *Rapport du Commissaire des Travaux Publics pour 1893* M. Moreau, le directeur des chemins de fer, constate qu'au mois de novembre de cette même année 1893 le montant des subsides périmés s'élevait à \$1,338,833.23 pour les subsides en argent et à \$1,281,802.75 pour les subsides en terre, ce qui fait un total de \$2,620,635.98.

Cette somme, tout naturellement, se trouvait comprise dans la balance de subsides restant le 30 juin 1891. Il faut bien l'en retrancher, puisque ces subsides ne sont jamais devenus ni dûs ni exigibles. Ils ne représentaient qu'une obligation conditionnelle et les conditions n'ayant pas été accomplies, il n'y a pas eu obligation réelle.

Faisons cette soustraction :

|                                                            |                |
|------------------------------------------------------------|----------------|
| Balance de subsides le 30 juin 1891.....                   | \$4,396,420 69 |
| Subsides compris dans cette balance et périmés depuis..... | 2,620,635.98   |

|                                |                 |
|--------------------------------|-----------------|
| Balance de subsides réels..... | \$ 1,775,784 71 |
|--------------------------------|-----------------|

Voilà le montant vrai de la dette qui restait à acquitter sur les subsides aux compagnies des chemins de fer, le 30 juin 1891. Le premier teneur de livres venu peut vérifier cela en un clin d'œil en consultant les documents officiels d'où découle ce résultat.