

mesure qui pourrait peut-être mettre en péril un plus grand montant des fonds déjà si considérablement embarqués par les propriétaires, et qui laisserait encore la possibilité d'une nouvelle demande à la législature du Canada.

Vos mémorialistes exposent respectueusement à votre excellence que l'abandon absolu de l'hypothèque provinciale elle-même n'ajouterait, pendant cinq ans, aucun nouveau fardeau sur la province, et n'occasionnerait aucune augmentation d'impôts tandis que l'on peut hardiment affirmer que le succès du chemin de fer et les avantages indirects qui résulteraient de ce succès compenseraient amplement ce déboursé.

Vos mémorialistes attirent de plus l'attention de votre excellence sur le fait que l'abandon total de la réclamation provinciale est justifiée par l'action d'autres gouvernements : et sans référer à des démarches semblables répétées de la part du gouvernement britannique en Irlande et ailleurs, même en Canada, la conduite tenue par l'état voisin de New-York est essentiellement semblable à celle proposée dans le cas actuel, — l'état ayant abandonné une réclamation de plusieurs millions de piastres pour permettre à la compagnie du chemin de fer de New-York et Erie de prélever un nouveau capital pour l'achèvement de sa ligne ; et également lorsque l'état de Michigan abandonna une très forte somme avancée au chemin de fer central du Michigan.

Dans ces deux cas, l'importance des entreprises était regardée comme justifiant l'abandon, et certainement dans ni l'un ni l'autre cas les résultats ne peuvent être regardés comme égaux à ceux qui découlent du grand tronç de chemin de fer pour cette province.

Le Canada a lui-même reconnu le même principe dans l'acte de la dernière session qui concède 4,000,000 d'acres de terres au chemin de fer de la rive nord — concession équivalente à une forte aide pécuniaire, et qui offre par là un encouragement aux capitalistes à investir leurs fonds dans une entreprise possédant le caractère d'une œuvre provinciale importante.

Vos mémorialistes terminent donc en exposant à votre excellence que la compagnie du grand tronç de chemin de fer ne peut être placée dans une position de crédit suffisant pour rencontrer ses engagements actuels, ainsi que pour compléter ses travaux nécessaires et pourvoir aux accommodements de trafic nécessaires, que par un abandon absolu de la réclamation provinciale, ou en donnant présence au capital en bons et en parts de la compagnie jusqu'à ce que le trafic de la ligne rapporte un certain dividende fixé.

Le premier moyen serait final et décisif sur tous les points, en autant que la province y est concernée, et sous ce rapport il est peut-être le plus acceptable : le dernier moyen nécessiterait que permission soit accordée d'étendre indéfiniment le capital en bons et en actions de la compagnie pour rencontrer ses besoins variés, et dans le cas où une double voie serait ultérieurement nécessaire, il pourrait s'élever des objections à ce que les frais en soient placés avant la réclamation provinciale.

Par l'un ou l'autre moyen, cependant, il serait pourvu aux nécessités immédiates, et la compagnie s'engagerait à prélever tout le capital requis et terminerait les travaux mentionnés dans l'acte de secours, de même qu'elle pourvoirait aux exigences du trafic accru. Et la compagnie s'engagerait de plus, dans le cas où le chemin de fer à Halifax serait entrepris, de remettre à la province la ligne de Pest de Richmond à la Rivière du Loup, sur l'abandon ou l'ajournement de l'aide provinciale, si la province désirait regarder cette partie comme formant sa contribution au chemin de fer inter-provincial dans toutes négociations futures avec le gouvernement impérial et les provinces inférieures.

[SCEAU]

JOHN ROSS, président de la Comp. du Grand tronç de chemin de fer du Canada,

EDMUND HORNBY.

Toronto, 20 mars 1857.