

Hays, E. J. Chamberlin, Wm. Wainwright, W. H. Biggar, E. H. Fitzhugh, tous également directeurs du Grand-Tronc-Pacifique et dont chacun possède deux actions et a payé \$200. C'est-à-dire que ces cinq directeurs qui ont la direction et le contrôle de cette Grand Trunk Pacific Townsite and Development Company n'ont placé dans cette société que \$1,000 et qu'ils contrôlent et possèdent 81 emplacements de ville entre Winnipeg et Edmonton.

L'hon. M. FOSTER: Quelle en est la superficie?

M. MIDDLEBRO: La superficie est de 78,640 acres. Cette superficie est composée principalement d'emplacements de ville, dont le prix a acquis de la valeur par la construction du Grand-Tronc-Pacifique auquel nous fournissons l'argent et ces messieurs qui n'ont placé que \$1,000 ont le contrôle de toute la compagnie. En plus, ils possèdent un intérêt pour les trois-quarts de l'emplacement entier de la ville de Prince-Rupert.

L'hon. M. FOSTER: La même compagnie?

M. MIDDLEBRO: La même compagnie. De sorte que, étudiez cette question sous n'importe quelle face, et vous trouverez que quelques particuliers gagnent plus d'argent grâce à cette compagnie que le Grand-Tronc-Pacifique lui-même qui est obligé d'agir simplement comme tampon et comme rideau.

L'hon. M. FOSTER: Où ont-ils acquis ces terres?

M. MIDDLEBRO: Je ne sais pas où ils les ont achetées, mais ils les possèdent. L'honorable député de Saint-Antoine nous a fait un exposé très clair et très concis de la position que nous occupons relativement à la législation que l'on propose. Mais je veux résumer la question de cette façon. Comme je l'ai dit, nous comptons entièrement sur la garantie de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc. Le ministre des Finances admet d'abord le premier gage de \$121,000,000 de capital-obligations en second lieu, je crois que j'ai établi que les revenus capitalisés comme un gage de priorité s'élèvent à \$19,000,000; troisièmement, le capital-obligations dont l'émission a été autorisée durant cette session, s'élève à \$12,000,000 et sera un gage de priorité. Cela fait un total de \$152,000,000 de première hypothèque indiscutable. Si mon raisonnement est juste, d'après le manuel des chemins de fer de Poor, le Grand-Tronc a le droit d'acheter avec son capital-obligations, le capital-actions des chemins de fer dont il a acheté les lignes et il a le droit de payer avec du capital-obligations du chemin de fer du Grand-Tronc. Cela fait encore une somme de \$75,000,000 de pre-

mière hypothèque qui vient avant notre garantie, soit un total de \$227,568,000. Je désire poser encore une question au ministre des Finances: je constate que dans la loi de 1862, et dans les lois ultérieures, il existe ce que l'on appelle des obligations hypothécaires de matériel roulant que l'on déclare être aussi une première hypothèque pour le chemin de fer du Grand-Tronc. Je cite la page 783, du manuel de Poor où il est dit:

Capital-obligations 5 p. 100 perpétuel (section du Grand-Tronc)—autorisé par la loi de 1874 adoptée le 26 mai 1874, relative au capital-obligations consolidé de la compagnie. Garanti par première hypothèque sur toute la propriété de la compagnie et aussi sur l'intérêt de la compagnie dans le pont international et dans les lignes affermées et exploitées sujettes pourtant à la priorité de toutes les autres charges préférentielles existant à la date de l'émission; prend immédiatement rang après les obligations hypothécaires de matériel roulant; intérêt 5 p. 100 par an à perpétuité, payable en janvier et en juillet.

Ou bien, ce renseignement est complètement erroné, ou bien le ministre des Finances, se trompe. J'aimerais que l'honorable ministre (M. Fielding) nous dise si en plus de ces articles que j'ai mentionnés, il n'existe pas aussi des obligations hypothécaires de matériel roulant pour une somme de \$6,000,000 qui sont inscrites comme privilégiées non seulement avant notre garantie mais avant le capital-obligations dont a parlé le ministre des Finances. Si quelques-unes de ces obligations ne sont pas un gage de priorité alors le manuel de Poor est dans l'erreur. Les item que j'ai mentionnés s'élèvent à \$233,000,000. Ainsi que l'a établi le député de Saint-Antoine, le Grand-Tronc a garanti environ \$50,000,000. Nous sommes dans la même position relativement à nos \$10,000,000 que les autres garants relativement à leur \$50,000,000, c'est-à-dire que nous ne sommes pas dans une situation meilleure que la compagnie du Grand-Tronc et toutes ces garanties viennent après le gage de priorité dont j'ai parlé plus haut. Mais il y a plus encore, le Grand-Tronc peut hypothéquer sa priorité et donner un autre gage de priorité et il peut contracter d'autres obligations qui prendront rang sur la même ligne que la nôtre. Je voudrais savoir, dans ces circonstances, si le ministre des Finances pense que ce prêt que nous allons faire est suffisamment garanti par le Grand-Tronc? Vous pouvez vous rendre compte de ce que la compagnie fera par ce qu'elle a fait. Voyons dans quelle position nous nous trouvons à ce sujet. A l'époque de la confédération, d'après l'information qui nous a été donnée, le Grand-Tronc nous devait plus de \$15,000,000 de capital, et \$10,000,000 d'intérêt; soit un total de plus de \$25,000,000. Cette somme est due depuis