

dien du Pacifique s'est effectué de telle façon que cette compagnie a été en mesure de rembourser cet emprunt avec l'intérêt dans l'espace de deux ans à peu près. Aujourd'hui la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique demande au pays un emprunt de \$10,000,000. Mais sur quelle garantie? L'autre jour, le ministre des Finances disait ici: Cette hypothèque ne tient pas un haut rang, il y a plusieurs autres hypothèques qui la précèdent et je n'attache pas une trop grande importance à l'hypothèque elle-même, à titre de garantie, bien qu'elle ait quelque valeur. Et cependant, le député de Lambton-ouest (M. Pardee) affirme que cet emprunt soutient parfaitement la comparaison avec l'emprunt effectué par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en 1884, alors que nous avions une garantie de \$200,000,000 pour un prêt de \$30,000,000, tandis qu'aujourd'hui, le ministre des Finances affirme que nous n'avons, pour ainsi dire, pas de garantie directe pour l'emprunt de \$10,000,000. C'est ainsi que croule par sa base l'argument laborieusement édifié par ces honorables députés.

Me plaçant au point de vue du banquier, dans l'hypothèse ou la quatrième hypothèque que nous accorde la compagnie n'aurait pour ainsi dire aucune valeur comme garantie directe, ainsi que l'avouent les députés de la droite, tout le débat se résume à ce simple fait: c'est que le prêt doit se faire uniquement sur la garantie du Grand-Tronc et quelle est la valeur de cette garantie? Une garantie n'est valable que dans la mesure où le garant peut s'acquitter de ses obligations financières, et je veux établir maintenant la situation financière de la compagnie du Grand-Tronc. En présentant sa résolution, le ministre des Finances est d'avis qu'il existe un privilège antérieur ou une dette de \$121,568,000 contre la compagnie du Grand-Tronc et que cette dette se compose d'obligations-dévaluées. J'en conviens volontiers. Si je ne me trompe, ces obligations-dévaluées constituent une première hypothèque sur la compagnie du Grand-Tronc aux termes de la loi.

Le ministre des Finances a ensuite déclaré qu'il existe, paraît-il, un privilège ou une créance, à titre de redevance, contre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; mais il a ajouté qu'à son avis, ce n'est pas une créance privilégiée ayant priorité sur la garantie que nous offre la compagnie du Grand-Tronc. Je lie contestation avec le ministre des Finances sur ce point. Il nous a dit que les redevances que paie la compagnie du Grand-Tronc relativement à certaines lignes qu'elle a affermées ne constituent pas un privilège ou une charge ayant priorité sur la garantie proposée. J'affirme que non seulement ces redevances, mais les \$121,000,000 de garan-

tie contre la compagnie du Grand-Tronc constituent un privilège ou une charge précédant la garantie proposée. Au chapitre 56 des statuts de 1862 (article 20) l'expression "frais d'exploitation" est ainsi définie:

L'expression "frais d'exploitation", lorsqu'elle figure dans le texte de la présente loi, signifie et comprend tous les frais d'entretien, etc., ainsi que les redevances ou sommes annuelles à acquitter relativement aux chemins de fer, entrepôts, quais, ou autres propriétés affermées à la compagnie ou détenue par cette dernière ou relativement aux loyers, charges ou l'intérêt à verser sur les terres appartenant à la compagnie, terres qu'elle a achetées mais dont le prix n'a pas encore été entièrement acquitté.

Venons-en à la loi de 1874, qui créa les obligations-dévaluées consolidées que le ministre des Finances a mentionnée. Au chapitre 65 de cette loi, (articles 4 et 5) il est décrété:

4. La compagnie pour les objets de la présente loi, a la faculté de créer et d'émettre des actions-dévaluées, au montant nominal de huit millions de livres sterling, etc.

5. Les actions-dévaluées telles que créées et au moment de leur création sont et deviennent subordonnées en rang à toutes les autres charges de nature privilégiée existant antérieurement, la première charge sur tous les chemins de fer, les ouvrages, le matériel roulant, l'outillage, les propriétés et effets possédés par la compagnie au moment en question, y compris l'intérêt de la compagnie dans ledit pont international et dans les lignes affermées, exploitées, mises en service ou autrement détenues par la compagnie, et dans ce but prennent rang immédiatement après les obligations-mortgages d'équipement (n° 2) de la catégorie définie par l'article 3 de la loi de 1867 relative à la compagnie du Grand-Tronc, et en outre subordonnées aux dispositions de la loi de 1862, concernant la convention intervenue avec la compagnie du Grand-Tronc, touchant les frais d'exploitation.

Par conséquent, ces obligations mentionnées par le ministre des Finances sont subordonnées aux frais d'exploitation, ainsi qu'il est statué dans la loi de 1862, concernant la convention intervenue avec la compagnie du Grand-Tronc. Cette loi porte que ces frais constituent une charge privilégiée ayant priorité sur les obligations en question. Par conséquent, les redevances mentionnées par le premier ministre, constituent une charge qui a priorité non seulement sur la garantie en question, mais encore sur les \$121,000,000 représentant la totalité des obligations constituant la première hypothèque. Qu'est-ce à dire? La somme des redevances semi-annuelles indiquées par le premier ministre est de £77,673; ce qui constituerait une redevance annuelle de £155,000, soit \$776,000. Capitalisé à 4 p. 100, c'est un capital de \$19,000,000 constituant une créance ayant priorité