

au détriment de Toronto. Si le gouvernement d'Ontario a des largesses à faire, il les fera de préférence à la compagnie du chemin de fer de *Jonction d'Ontario et du Pacifique*, qu'il a déjà subventionnée et à laquelle il s'intéresse beaucoup, ou au *Kingston et Pembroke*, ou au chemin de fer du *Nord, du Nord-Ouest et du Sault Ste. Marie*, chemins qui sont tous situés dans la Province d'Ontario, mais qui ne mènent pas à Ottawa.

Quant au gouvernement fédéral, il n'a pas même voulu donner une subvention au Q. M. O. et O. et il ne consentira pas, non plus, à prêter main-forte à un chemin qui devra lutter contre son propre Pacifique.

Il faudra donc compter sur l'énergie même du syndicat Allan-Rivard. Je n'ai rien à dire contre Sir Hugh; mais je le sais homme d'affaires, c'est-à-dire aimant à veiller sur son argent. Combien risquerait-il dans une entreprise de ce genre? Le rapport de la compagnie du chemin de colonisation du Nord du 19 janvier 1872, page 12, donne la mesure de ces risques probables.

“ Coût total.....	\$3,600.000
“ La compagnie aura pour faire face à cette dépense l'octroi de terre de 1,200.000 acres valant, disons \$1 l'acre.	\$1,200. 00
“ Octroi municipal Montréal.....	1,000.000
“ municipalité intermédiaires.....	500.000
	<hr/>
	\$2,700.000

“ Laissant un montant à prélever au moyen de souscriptions privées et par la vente des bons..... \$900.000 ”

Sir Hugh ne trouva pas alors ces \$900,000 ni dans sa caisse, ni par le moyen d'une avance de la Banque des marchands dont il était le Président.

Plus tard, la position de la compagnie s'améliora et offrit les ressources suivantes :

Subside officiel.....	\$ 750.000
“ en terrains.....	\$1,000.000
Souscriptions municipales.....	\$1,500.000
	<hr/>
	\$3,250.000
Balance à trouver.....	\$ 250.000

Et Sir Hugh ne trouva encore rien, laissant la Banque Jacques Cartier s'engager dans cette entreprise, quand la Banque des Marchands ne faisait pas un sou d'escompte.