

ge. A combien s'éleverait-elle? Le gouvernement fédéral a accordé une subvention de \$6,400 par mille, formant un total de \$1,209,600, à cet embranchement du lac Supérieur. Le gouvernement provincial a aussi accordé une subvention en argent de \$378,000, en même temps qu'un octroi de 675,000 acres de terre. D'après les conditions du prêt au Grand-Tronc-Pacifique nous n'avons aucune hypothèque que sur ces biens. L'embranchement "Dominion and Lake Superior" a reçu aussi une subvention des villes de Fort-William et Port-Arthur s'élevant à la somme de \$350,000, mais cette subvention n'est pas comprise dans l'hypothèque, tandis que dans le prêt au Pacifique, tous ces différents prêts et subventions étaient compris dans l'hypothèque que la compagnie du Pacifique nous donnait.

Examinons la question sous un autre aspect. Une des conditions du prêt à la compagnie du Pacifique était que l'achèvement du chemin serait avancé de cinq ans, tandis que dans le cas actuel non seulement on n'avance pas la date de l'achèvement du chemin mais on accorde un délai de trois années. La compagnie du Pacifique cédait en outre au Gouvernement les subventions auxquelles elle avait droit pour le transport des courriers, mais il n'y a aucune garantie de ce genre dans le marché actuel. A part cela la compagnie du Pacifique n'avait pas le droit de vendre ses obligations, mais dans le marché actuel avec le Grand-Tronc-Pacifique on permet à cette compagnie de vendre \$203,000 valant d'actions ordinaires. En réalité, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a transporté à la compagnie du Grand-Tronc \$25,000,000 de capital ordinaire pour la somme de \$20,000.

Nous arrivons ensuite à examiner la question du pouvoir de vente. Quelles étaient à ce sujet les conditions du prêt à la compagnie du Pacifique? La compagnie nous donnait d'abord une première hypothèque sur tous les biens que j'ai mentionnés, un chemin terminé de 3,392 milles, trois steamers, la subvention postale, les subventions provinciales en terres et tous les autres biens que la compagnie possédait, et en cas de défaut de paiements pendant douze mois, nous avions le droit d'après le marché d'entrer en possession immédiate, et de devenir propriétaire absolu de tout le chemin et de tous les biens de la compagnie sans aucun avis ni procédure légale.

Combien différentes sont les conditions du prêt au Grand-Tronc-Pacifique. En premier lieu nous donnons gratuitement à la compagnie sept années d'intérêt, et si dans les trois années suivantes elle n'est pas capable de payer l'intérêt de 3 p. 100, nous lui permettons de capitaliser cet intérêt et de continuer cinq années de plus

sans payer un sou au Gouvernement, avant que nous puissions remuer une main ou un pied. Quinze années peuvent donc s'écouler, et même après cela nous n'aurons pas le pouvoir de faire ce que nous pouvions faire au bout de douze mois, dans le cas du prêt à la compagnie du Pacifique. A l'expiration de cette période, il nous faudra prendre possession du chemin et travailler de notre mieux à le rendre prospère, et sur les recettes il faudra remettre 75 p. 100 au Gouvernement et 25 p. 100 à la compagnie du Grand-Tronc, *pari passu*, sans aucune préférence. Si le chemin donne des profits, au lieu d'en devenir les propriétaires, comme les conditions du prêt à la compagnie du Pacifique le permettaient, nous devons le remettre de nouveau à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais s'il ne donne pas de bénéfices, s'il est en faillite, si les recettes ne sont pas suffisantes pour payer les dépenses, alors on le remet à la charge du pays jusqu'à ce qu'il devienne prospère, et alors on le rend ensuite à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Si ce n'est pas là un marché fait tout à l'avantage d'une seule partie, je ne sais pas ce que c'est. Quel a été le résultat? Dans le cas du prêt à la compagnie du Pacifique nous avions une première hypothèque sur 3,393 milles de chemin valant \$50,000, formant un total de \$170,000,000. Nous avions 21 millions d'acres de terre à \$1.50 l'acre, équivalant à \$31,500,000, soit un grand total de \$201,500,000.

Pour contrebalancer cela, il n'existait qu'une seule hypothèque de \$5,333,000, relativement au "Canada Central" et autres lignes d'embranchement; puis des obligations impayées sur les terres, au montant de \$1,123,000, soit une dette globale de \$6,456,000. Cette somme globale étant déduite de la garantie, il reste \$195,044, de garantie absolue pour l'emprunt de \$30,000,000. En outre, nous avions un premier gage ou privilège sur les subventions accordées à la compagnie pour le service postal sur ses steamships, sur les terres d'acquisition postérieure, sur les embranchements qu'elle pourrait plus tard construire, sur les subventions accordées par le parlement fédéral, par le gouvernement provincial ou par les municipalités, ainsi que sur tous les domaines de la compagnie. Je ne crois pas me tromper en affirmant que notre garantie avait une valeur de \$200,000,000, comme base de l'emprunt projeté.

La preuve du pudding, c'est quand on le mange, et comme l'observe le député de Saint-Antoine, il importe d'effectuer ce prêt de telle façon que la compagnie soit intéressée à rembourser cet argent aussi rapidement que possible. Le prêt de \$30,000,000 fait la compagnie du chemin de fer Cana-