

égal de 5 pour cent, première hypothèque, fut accordé et gardé par le gouvernement comme garantie pour l'emprunt, l'hypothèque devant couvrir la même garantie que le prêt. L'emprunt de trente millions était payable le 1^{er} mai 1891 à 4 pour cent d'intérêt. Le gouvernement consentit à accepter \$20,000,000 sur la première hypothèque comme garantie pour autant de la dette et la garantie du total des terres de la compagnie non vendues (plus de 20,000,000 d'acres), pour la balance des \$9,980,000. Sur les \$15,000,000 de bons restant, la compagnie déposa entre les mains du gouvernement, \$8,000,000 comme garantie pour un prêt temporaire de \$5,000,000 et entra en négociations pour la balance, payant les arrérages de l'emprunt temporaire en quelques mois, et diminuant par le fait \$8,000,000 des bons.

Les événements prirent enfin une tournure favorable à la compagnie, en 1885.

Le chemin avait été terminé suffisamment pour permettre, dès le commencement de l'année et pendant que la navigation était encore close, sur les grands lacs, qu'une expédition militaire soit envoyée du côté nord du lac Supérieur où aucune route n'avait encore été tracée, dans le but de faire cesser les troubles de la rébellion dans les Territoires du Nord-Ouest. En novembre de la même année, dans la Colombie anglaise, la dernière cheville fut enfoncée, sur une ligne allant d'un océan à l'autre. L'opposition devint de plus en plus forte, et les entrepreneurs de compagnies rivales affluèrent lorsqu'il fut connu que le gouvernement du Canada était déterminé à maintenir le chemin de fer à tout hasard. Politiquement, l'existence du gouvernement dépendait de la complétion du chemin de fer, mais la plus haute considération était que les dépenses étaient tellement fortes et partagées, et les responsabilités encourues si grandes, que la suspension des travaux aurait produit une crise financière telle que le Canada n'en avait jamais ressenti, et le devoir du gouvernement était, si possible, de faire tout en son pouvoir pour la prévenir.

En mars 1886, la compagnie proposa de payer ses dettes envers le gouvernement en remettant tout le comptant reçu sur les \$20,000,000 d'actions, et abandonnant 6,793,014 acres de terre, à \$1.50 de l'acre, pour la balance. Le gouvernement accepta cette offre, et satisfait de voir qu'aucune garantie n'était requise pour les opérations actuelles, fit l'abandon, à son tour, des \$5,000,000 valant de bons sur les terres, retenus en garantie à cet effet, mais se réserva \$1,000,000 sur ces derniers, afin de faire construire un embranchement à Mont Stephen, dans les Montagnes Rocheuses, où une ligne temporaire de neuf milles avait été adoptée dans le but d'épargner du temps et de l'argent, en faisant l'ouverture du chemin, et sur laquelle il y avait déclivité de 4½ pour cent, ou le double de ce que le contrat permettait.

En l'an 1887, la compagnie se trouva libérée de ses obligations envers le gouvernement, et en possession libre de ses propriétés. Pour la première fois, depuis la date de son incorporation, aucune législation ne fut requise pour lui assurer des bénéfices ; mais en l'année courante 1888, le gouvernement a jugé nécessaire d'obtenir l'abandon du monopole de la compagnie quant aux chartes accordées à l'ouest du lac Supérieur, le but de cette demande était de protéger leur ligne au nord de ce lac. Afin d'en arriver à ce but, le gouvernement garantit le paiement d'un intérêt pendant cinquante ans sur une émission de \$15,000,000, bons de trois et demi par cent, sur la portion non vendue des terres accordées en don à la compagnie—près