

cédées pour garantir \$20,000,000, et nous ajoutons \$5,000,000 à l'emprunt. Non seulement nous faisons cela, mais on nous demande en outre de prendre au pair ces obligations portant hypothèque, jusqu'à concurrence du montant de \$20,000,000. Elles ne valent pas 50 cents dans la piastre; mais nous les prenons au pair, tout de même; la perte pourra être très considérable, mais nous ne pouvons l'estimer, vu que nous ne connaissons pas la valeur de ces obligations.

La question importante en face de laquelle nous nous trouvons maintenant est celle-ci. Qu'est-ce que le parlement doit faire en cette occurrence? Cette compagnie ayant dissipé et gaspillé une grande partie de l'actif mis à sa disposition par le peuple canadien, en transactions étrangères à la construction complète du chemin de fer du Pacifique canadien, devons-nous venir à son aide et lui donner encore la somme de \$5,000,000 tout en modifiant la nature de la garantie? Que nous le fassions ou non, cela n'est guère discutable dans le moment. Cette compagnie a pris la précaution de payer l'intérêt dû sur l'hypothèque à même le capital placé à sa disposition par le gouvernement, de sorte que nous ne pouvons maintenant prendre possession du chemin. Mais devons-nous avancer \$5,000,000 et changer la garantie? Je dis, non. La compagnie a des moyens amplement suffisants pour construire le chemin à même les subventions de 1880 et l'emprunt fourni par le gouvernement en 1864, sans toucher à un seul sou des produits de ses spéculations sur le stock ou des 20,000,000 d'acres de terre qui sont encore en sa possession.

Le président, dans sa lettre du 18 mars, dit que la compagnie s'est vue forcée de chercher à faire de nouveaux arrangements financiers, pour être en mesure de se procurer le capital nécessaire à l'achèvement du chemin. M. Stephen a dit là ce qui n'est pas exact et ce qui n'est pas appuyé par les chiffres qu'il a soumis lui-même. Dans sa lettre il dit que le 31 décembre 1884 la compagnie a payé à M. Stephen et à d'autres, la somme de \$5,378,000 comme dividendes à même le capital de la compagnie, qui aurait dû être appliqué à la construction du chemin. Ces actionnaires, il ne faut pas l'oublier, sont réellement les membres du syndicat primitif qui s'est engagé à construire le chemin de fer du Pacifique canadien moyennant la subvention de 1880. Je dis que ces hommes remboursent à la compagnie les \$5,378,000, qu'ils n'auraient jamais dû prendre à même le capital de la compagnie, mais qui auraient dû être affectés à la construction du chemin, et ils en auront plus qu'il n'en faut pour achever le chemin, d'après leur propre estimation. M. Stephen, dans la même lettre, dit qu'au 1er janvier 1885 il y avait entre les mains du gouvernement \$14,288,000, pour payer les dividendes additionnels. L'argent est là. Pourquoi y est-il? Pourquoi ne l'a-t-on pas utilisé pour la construction et l'achèvement du chemin, au lieu de venir demander au parlement de prêter une somme additionnelle? Qu'on se contente de dividendes raisonnables; qu'on se passe de dividendes, si cela est nécessaire, jusqu'à ce que le chemin soit terminé, et on aura assez d'argent pour achever le chemin, d'après l'estimation de la compagnie.

L'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) a dit qu'il ne serait pas juste d'employer cet argent, qui est entre les mains du gouvernement, vu que ce stock est entre les mains de veuves et d'orphelins en Angleterre. Je dis qu'une grande partie de ce stock est entre les mains des membres du syndicat primitif. Qu'ils remboursent à la compagnie au moins l'argent qu'ils ont injustement et illégalement retiré sous forme de dividendes, ou qu'ils appliquent une partie des sommes qu'ils ont mises de côté pour se payer des dividendes à même les fonds déposés entre les mains du gouvernement, à la construction du chemin. Dans l'état de choses actuel devons-nous donc céder aux demandes de la compagnie? Devons-nous sanctionner et approuver ces résolutions en présence de ces faits? Je dis qu'en présence de ces faits le parlement ne doit pas voter ces millions additionnels. Je ne sais pas ce que le parlement va faire; je

M. CAMERON (Huron)

sais ce qu'il devrait faire. Je sais ce que le peuple du pays ferait si la question lui était soumise. Il refuserait de ratifier ces résolutions. Assurément le parlement ne sera pas assez insensé, assez faible pour accorder ces nouvelles concessions. Il n'y a pas de termes assez forts pour caractériser toute la conduite du gouvernement relativement à cette affaire. Il n'y a pas l'ombre d'une garantie pour le parachèvement du chemin dans ces résolutions, même avec ces \$5,000,000 additionnels. Aucune garantie n'est donnée au peuple que même avec cette avance additionnelle le chemin sera terminé et en voie d'exploitation le 1er septembre 1886, ou à n'importe quelle autre date. On nous demande de ratifier ce contrat en présence du fait qu'aucune garantie n'est offerte pour l'achèvement du chemin.

C'est là une chose que le gouvernement ne devrait pas faire et que le parlement ne devrait pas sanctionner. Le nom de tout parlement qui sanctionnerait la ratification de ces résolutions, en présence de faits soumis par le chemin de fer du Pacifique canadien; en présence de l'admission faite par le président de la compagnie, que l'actif de la compagnie vaut \$177,000,000; en présence du fait que ces hommes ont retiré du capital au delà de \$5,000,000 pour se payer des dividendes, et qu'ils ont entre les mains du gouvernement au delà de \$14,000,000 pour se payer des dividendes futurs; en présence du fait que le président de la compagnie, le 13 juin, a admis que le 30 avril au delà de \$3,000,000 étaient entre les mains du gouvernement, assez pour achever le chemin, je dis que le nom de tout parlement qui, en présence de ces faits, ratifierait ces résolutions serait conspué par les honnêtes gens, et que le nom de ses membres seraient transmis aux générations futures comme ceux de créatures politiques et d'esclaves qui, pour la troisième fois, au signal donné par un gouvernement corrompu et sans scrupule, auraient vendu le pays à cette corporation.

Je dis à l'honorable ministre qui s'est chargé de ces résolutions, je dis au parlement, je dis au peuple canadien, que si cette compagnie désire avoir la confiance du peuple, si elle veut échapper au soupçon bien fondé—s'il n'y a pas là plus qu'un soupçon—d'avoir détourné et mal appliqué les fonds placés à sa disposition par un peuple généreux pour construire son chemin de fer, pour les affecter à des transactions entièrement étrangères au contrat; si cette compagnie désire échapper à la conviction d'avoir non seulement détourné et mal appliqué cet argent, mais encore de l'avoir employé à des fins tout à fait illégitimes et illégales, cette compagnie devra donner, ce qu'elle a refusé de donner, un exposé franc et complet de ses transactions financières, et se soumettre à l'apurement de ses comptes par un comptable compétent et digne de foi; il faudra qu'elle cesse de majorer ses actions et de spéculer sur le stock, ce qui dans le passé n'a pas fait beaucoup d'honneur, ni à la compagnie, ni au gouvernement; cette compagnie devra abandonner ses monopoles injustes qui ont été si nuisibles aux intérêts du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest; cette compagnie ne doit pas s'attendre à contrôler tous les chemins de fer du Dominion et à s'emparer de chaque livre de fret transporté sur ce continent.

Cette compagnie devra vivre et laisser vivre; cette compagnie devra conduire et administrer ses affaires d'après les principes de la prudence et de l'honnêteté en affaires; il faudra que cette compagnie cesse de frapper à la porte du parlement canadien chaque année pour demander de nouveaux secours; cette compagnie devra ouvrir à deux battants la porte à la concurrence légitime en fait de chemins de fer dans les territoires du Nord-Ouest et au Manitoba; cette compagnie ne devra pas obstruer le progrès, la prospérité et le développement du Nord-Ouest, en insistant auprès du gouvernement pour qu'il désavoue toute législation propre à aider au développement de cette vaste région; cette compagnie devra se tenir à l'écart—je crois qu'elle ne l'a pas fait jusqu'à présent—des embarras et des alliances politiques d'un caractère douteux; les propriétaires primitifs