

se payaient des dividendes. Je présume que l'honorable député avait raison, au point de vue politique, de soigner surtout cette partie de son discours; et si sa déclaration, qui était certainement très plausible et très forte, était la seule déclaration qui pût être faite, elle produirait certainement beaucoup d'effet dans le pays. Mais quelles sont les circonstances du cas actuel et qu'est-ce qui a conduit à l'état de choses dont il parle? Les circonstances sont celles-ci: Le Canada, en 1881, connaissait beaucoup mieux cette entreprise et ce qu'elle devait coûter que pendant les années précédentes; mais nous ne la connaissions pas de moitié autant que nous la connaissons aujourd'hui. Le gouvernement a appris, le pays a appris, et l'opposition a appris depuis le jour où l'entreprise a été adjugée au syndicat du chemin de fer du Pacifique canadien—

Quelques DÉPUTÉS: Bien, très bien.

M. IVES: Oui, vous avez encore beaucoup à apprendre. Lorsque ce plan a été d'abord adopté, comme l'honorable député l'a dit avec raison, il a été proposé que le capital-actions serait de \$5,000,000, et il a été entendu que les membres du syndicat, qui plus tard sont devenus actionnaires de la compagnie, verseraient, soit par eux-mêmes, soit par d'autres, cette somme au trésor. On croyait alors—tant nous ignorions quel serait le coût réel de cette entreprise, tant nous ignorions son immense importance, et la nécessité des embranchements, prolongements et raccords—que les \$5,000,000 affectés au chemin par la compagnie primitive, ajoutés aux \$25,000,000 de subvention et à ce qui proviendrait de la vente des terres, suffiraient à l'exécution des travaux. Je suppose que l'honorable député ne niera pas cela.

M. BLAKE: Oh non, nous sommes convenus d'augmenter ce capital jusqu'à concurrence de \$25,900,000.

M. IVES: Si cela était nécessaire; mais je parle de l'idée primitive du gouvernement, qui a pris la responsabilité de la mesure, et de l'honorable député qui a pris la responsabilité de la critiquer. Il faut admettre que l'on s'occupait très peu dans le temps de la construction d'élevateurs ou du prolongement de Callander jusqu'à Montréal; on n'avait nullement pourvu à cela. Eh bien, si l'on croyait que \$5,000,000 seraient suffisants, qu'espérait-on que la compagnie pût faire comme compagnie? Son entreprise primitive consistait à risquer \$5,000,000 de l'argent de ses membres contre \$5,000,000 de stock; c'est là tout ce qu'elle a jamais entrepris de risquer. L'honorable député lui-même a admis après deux ou trois heures d'un calcul très serré, que la compagnie a dépensé en construction et équipement de la ligne-mère—à part les embranchements, à part le prolongement de Callander, et indépendamment de tous les placements en dehors et de tous les dividendes—la somme de \$6,800,000. Donc, si la compagnie ne s'est obligée à placer dans la construction et l'équipement de la ligne-mère que la somme de \$5,000,000, tandis qu'elle y a mis \$6,800,000, quelle raison l'honorable député a-t-il pour dire que la compagnie n'a pas risqué son argent, et qu'au contraire elle n'a songé qu'à se pourvoir elle-même. En d'autres termes, il voudrait nous faire supposer, et faire supposer au pays, que le but de ces messieurs a été uniquement de placer leur argent à gros intérêt.

Quelles ont été les circonstances qui ont conduit au changement du plan primitif? La compagnie s'est aperçue bientôt qu'elle ne pouvait s'arrêter à Callander. L'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie), de longues années auparavant, avait prévu que la ligne devrait être prolongée au sud de Callander, et il a subventionné le Canada Central pour la construction du prolongement; mais la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, bientôt après que cet arrangement eût été conclu, vit la nécessité d'assurer le prolongement à partir de Callander. Elle vit qu'il lui faudrait avoir accès aux côtes maritimes dans une, deux ou trois directions, ou plus. Elle vit qu'il fallait construire

des embranchements à Algoma et même dans le Manitoba. Il n'y avait pas de fonds pour cela. Il était entendu que \$5,000,000 seraient requis pour construire et équiper la ligne-mère, et l'on a constaté que ce montant serait requis. Elle s'est endettée; il lui fallait ces raccords, ces prolongements. Qu'a-t-elle fait? Elle s'est adressée au gouvernement et a demandé le pouvoir d'augmenter le capital-actions, et le capital-actions a été porté à \$100,000,000. Or, quelles étaient les trois lignes de conduite que la compagnie pouvait adopter en cette occurrence? Il lui fallait de l'argent; il lui fallait ces raccords et ces prolongements. Les trois moyens qui se présentaient à elle étaient les suivants: la compagnie pouvait s'adresser au gouvernement pour lui demander une augmentation de subvention; cela n'aurait pas fait l'affaire de l'honorable député. Elle aurait pu demander le pouvoir d'émettre des obligations, mais si elle eût tenté cet essai, il aurait fallu faire de nouveaux arrangements relativement au stock qu'elle avait pris elle-même. Il lui aurait fallu convertir ce stock en obligations.

M. BLAKE: Pourquoi?

M. IVES: Ces gens ne faisaient pas au pays un cadeau de \$5,000,000 tout simplement pour l'honneur d'être intéressés dans cette entreprise. En vertu de l'arrangement primitif, ils proposaient de devenir propriétaires du chemin en acceptant sa dette, sans tenir compte des obligations; et si on eût adopté le second moyen qui consistait à créer des obligations du chemin, il est évident qu'il aurait fallu faire quelque arrangement relativement à l'achat au pair du capital-actions de la compagnie. Sous plusieurs rapports, ce moyen présentait plus d'inconvénients que celui qui consistait à augmenter le capital-actions. Mais l'augmentation du capital-actions entraînait la vente du stock au-dessous du pair, et sa vente au-dessous du pair, lorsque les membres primitifs du syndicat avaient payé pour les \$5,000,000 de stock, aurait constitué une injustice manifeste à l'endroit des organisateurs de la compagnie. En conséquence, bien qu'ils aient pris les \$5,000,000 au pair, l'honorable député nous dit qu'ils ont pris les autres \$20,000,000 à 25 cents dans la piastre. Supposons que sa déclaration soit exacte, et je ne suis préparé ni à l'admettre ni à la nier, ils auraient payé d'après cette déclaration \$10,000,000 pour \$25,000,000 de stock, soit 40 cents dans la piastre, ce qui est plus que le prix du stock au cours actuel.

Mais on a eu recours à ce moyen. On y a eu recours, du consentement du pays—sans que personne ne s'y objectât, comme étant le moyen le plus praticable de faire face à la nécessité d'augmenter le capital dans le but de construire les prolongements et les raccords, que l'on considérait dans le temps comme nécessaire au succès de l'entreprise,—\$30,000,000 de stock ont été vendus à des capitalistes du dehors à une moyenne de 51 cents dans la piastre, si j'ai bien compris l'honorable député. Puis on a constaté que la balance ne pouvait pas être vendue. Il restait encore à vendre \$15,000,000 sur lesquels la compagnie comptait pour obtenir les fonds nécessaires à l'achèvement de l'entreprise; et grâce à la ligne de conduite suivie par les honorables membres de l'opposition—ligne de conduite au sujet de laquelle j'aurai encore autre chose à dire plus tard—il est devenu impossible pour la compagnie de disposer de son stock et elle a été obligée de s'adresser de nouveau au gouvernement pour effectuer un nouvel arrangement.

Maintenant quel était le nouvel arrangement? C'était celui-ci: La compagnie représentait que si l'on pouvait garantir au public qu'au moins trois pour cent seraient payés annuellement pendant 10 ans comme dividende sur ce stock, le stock deviendrait vendable sur le marché. J'admets que j'aurais considéré moi-même que tel aurait été le cas, mais je me rappelle très bien ce que l'honorable député a dit relativement à cette question lors du débat qui a eu lieu à la dernière session. Quelle attitude a-t-il prise à la