

proposition concernant les subsides à accorder a été alors soumise à la chambre, quelques jours seulement avant la prorogation, tout comme, j'ai lieu de le croire, d'autres votes de subsides vont nous être proposés, et cette fois encore, le résultat sera que la chambre n'aura pas le temps voulu d'examiner les rapports.

Il est vrai que ces observations ne sauraient s'appliquer au gouvernement, parce qu'il est du devoir du gouvernement, avant de se décider à recommander à la chambre d'accorder une subvention, de s'assurer si les rapports faits méritent confiance ou non. Mais on ne paraît pas avoir adopté cette ligne de conduite.

Il paraîtrait que le gouvernement aurait confirmé ces rapports, et d'après ces rapports, qui paraissent être, maintenant, absolument faux, la chambre a consenti à accorder des subventions, et le fait de la chambre accordant des subventions a servi d'argument pour engager le public à souscrire des actions, et par ce fait, si l'argent des particuliers a été perdu, le crédit du pays n'y a rien gagné. La *Canadian Gazette*, parlant de cette assemblée, disait :

La réunion récente des actionnaires du chemin de fer de Caraqueette révèle un état de choses qui discrédite assurément le président et les directeurs de la compagnie, ainsi que tous ceux qui ont contribué à la publication du prospectus.

Nous avons assurément le droit de supposer qu'en accordant gratuitement près de £30,000 pour la construction de la ligne, les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick étaient convaincus de son importance et veraient à ce que cette somme fût dépensée régulièrement et judicieusement.

J'attire l'attention de la chambre sur le fait que, lorsque le gouvernement garantit une aide à ces entreprises, il n'a pas seulement, à mon avis, à considérer la question de faire voter tel crédit à même les deniers publics, mais l'effet de l'approbation par le gouvernement d'un projet de ce genre quand il est appelé à fournir une nouvelle aide financière. Dans le cas actuel, le gouvernement par sa conduite imprudente, a contribué à engager les capitalistes à s'embarquer dans cette entreprise, dont le capital est aujourd'hui entièrement perdu.

Une année s'écoula, et les porteurs d'obligations se réunirent de nouveau, et le *Railway News*, du 29 mars 1890, publie un nouveau rapport sur la situation de la compagnie. Le rapport publié des délibérations des porteurs d'obligations dévoile le fait qu'il se fait un mouvement pour engager le gouvernement canadien à acheter le chemin, et à réparer autant que possible le tort qu'il a contribué à causer aux capitalistes anglais, par sa négligence ou son incurie. Qu'on me permette de lire quelques extraits du compte-rendu des délibérations. L'assemblée a eu lieu le 25 mars 1890, aux bureaux de la English Association of American Board and Shareholders (à responsabilité limitée), à Londres, sous la présidence de M. Joseph Price. Après avoir parlé de la situation financière de la compagnie, le président dit :

On a dit que des négociations avaient été entamées avec le gouvernement canadien, et qu'elles pourraient bien aboutir en vue d'obtenir quelque chose pour le chemin de fer. Les membres du comité proposèrent alors de voir sir Charles Tupper et de savoir ce qu'il en pensait.

Je dois dire qu'avant cette assemblée, un comité de porteurs d'obligations s'était occupé de la question, d'après une partie antérieure du rapport dont je n'imposerai pas la lecture à la chambre et c'est des agissements de ce comité que le président parlait. Les membres du comité virent sir Charles M. MULLOCK.

Tupper et obtinrent son opinion. Le rapport continue en disant :

Quand il alla à Westminster, il fut surpris d'apprendre que la requête avait été transmise de ce pays, et d'autant plus surpris, que les requérants savaient qu'il existait un comité. Il fut plus surpris encore d'apprendre que le président était venu dans ce pays sans que le comité le sût, et qu'il avait assisté à une assemblée relative aux négociations, à la résidence de sir Charles Tupper. Sir Charles Tupper lui dit que des négociations avaient été entamées, mais il ne serait pas prudent de rapporter ce qu'il dit. Il alla jusqu'à dire qu'il avait envoyé un câble-gramme pour dire au gouvernement de ne pas agir sur la première requête, avant le retour de M. Burns. Il se rendit chez sir Charles Tupper hier matin et apprit que celui-ci était en voyage sur le continent, mais ses secrétaires lui télégraphièrent qu'ils n'avaient pas reçu de réponse, et la position était celle-ci : il y avait une requête adressée au parlement, des représentations subséquentes seraient faites au retour de M. Burns, et sans doute celui-ci était maintenant arrivé. Naturellement, il serait plus satisfaisant d'en venir, si possible, à un arrangement avec le gouvernement canadien, que de recourir à des procédures légales : mais la question est de savoir ce que fera le gouvernement canadien. Naturellement, c'était un fait bien connu d'eux tous, que de nombreuses représentations étaient faites dans le prospectus, relativement aux assurances données par l'ingénieur du gouvernement que la ligne recevrait un certain appui, et qu'elle ferait peut-être partie de la véritable ligne de communication entre l'Angleterre et le Canada. Il ne savait pas quelle était la forme de la requête. Il a écrit à MM. Mee et Billings pour le leur demander, mais ces messieurs ont traité cette communication de la même manière qu'ils en ont traité un grand nombre d'autres. Ils répondirent que le comité ne leur avait pas confié ses secrets et qu'ils ne voyaient pas pourquoi ils agiraient autrement qu'ils l'ont fait.

Plus loin, il paraît qu'une lettre fut adressée à MM. Mee et Billings, et le président lut leur réponse, dont voici un extrait :

Mars 24.

MESSIEURS—Vous savez sans doute qu'une assemblée des porteurs d'obligations du chemin de fer de Caraqueette doit avoir lieu ici, demain. Au cours d'une entrevue avec sir Charles Tupper, au commencement du mois, j'ai appris que vous et les fidéicommissaires, et le président, étiez allés voir le haut-commissaire, relativement à une requête adressée au gouvernement canadien.

J'ai substitué le mot président au nom de monsieur :

Il est surprenant que, connaissant comme vous le connaissez, l'existence d'un comité représentant les porteurs d'obligations, vous ne l'avez pas informé des démarches qui allaient se faire.

Plus loin, il y a cette autre déclaration :

Certaines négociations se poursuivent avec le gouvernement canadien, mais nous ne sommes autorisés par aucune des personnes engagées dans ce mouvement à les rendre publiques, et le fait est que tant que dureront ces négociations, qui, espère-t-on, aboutiront à un résultat satisfaisant, et qui sont de nature à améliorer la position des porteurs d'obligations, on considère qu'il est très inopportun de les convertir de quelque façon que ce soit.

Plus loin, le colonel Sparks dit :

D'après ce qu'il sait, les commissaires et les directeurs anglais ont demandé au gouvernement de s'emparer de toute l'organisation du chemin de fer, et le reste.

M. Brown, le gérant de l'Impérial Bank, de Londres, écrit à ce sujet, sa banque ayant été blâmée par les porteurs d'obligations pour avoir flotté une partie de l'emprunt. Il dit :

Il espère que vous pourrez conclure un arrangement favorable avec le gouvernement canadien et le reste.

Il se trouve qu'on dévoile ici un mouvement assez pour but d'engager le gouvernement à unir les lignes d'embranchement, le chemin de fer de Caraqueette entre autres, à s'en emparer ou en faire une exploitation publique. Nous avons, dans ce que j'ai lu, la preuve que les porteurs d'obligations de cette compagnie sont convaincus, dans ce cas-ci,