

1885 d'après ses propres documents soumis au parlement ? Elle a reçu comme subvention en argent \$25,000,000 ; prêt de 1884—ici encore je ne compte pas l'emprunt de \$7,000,000—\$29,810,000 ; argent pour obligations de concessions de terres, ventes de terres et primes, \$10,900,000, formant en tout un montant de \$65,710,000 ; et elle a payé \$58,078,950, laissant une balance en argent de \$7,631,050. Cela est tout à fait clair, car M. Stephen, le 13 juin, disait :

En considérant la position financière de la compagnie, il serait peut-être à propos de rappeler aux actionnaires qu'au commencement de l'année courante, il restait entre les mains du gouvernement une balance non dépensée de \$8,633,092, disponible pour le travail à faire. Comme il a déjà été dit, cette somme est suffisante pour terminer le travail qui reste à faire, aux termes du contrat.

Nous avons la déclaration de M. Stephen à l'effet que la compagnie avait en mains au-delà de \$8,000,000, et que cela était plus que suffisant pour terminer les travaux qui restaient à faire. Cependant cette compagnie, malgré ces documents soumis au parlement et au pays, a l'audace de demander une avance de \$5,000,000 et une modification complète de la garantie, et l'on trouve en cette Chambre d'honorables députés qui appuient sa réclamation. Ainsi, j'ai indiqué les sommes énormes qui ont été mises à la disposition de la compagnie par le peuple pour l'achèvement du chemin ; j'ai démontré qu'elle a reçu du peuple du Canada en argent et autres valeurs \$53,490,000 de plus qu'il n'était nécessaire pour achever et équiper la ligne-mère ; j'ai démontré qu'elle a reçu en argent actif et produit de la vente de son propre stock, \$34,609,111 de plus qu'il n'était nécessaire pour achever et équiper ce chemin ; j'ai démontré que le Canada a payé, jusqu'au 1er janvier 1885, en argent, à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, \$7,631,050 de plus que cette compagnie n'a payé pour la construction de la ligne-mère, et cela en sus des transactions de spéculateurs sur les stocks. Si vous ajoutez à ces \$7,631,050, le produit en argent de la vente du stock, s'élevant à \$29,493,048, vous avez un montant de \$37,124,048, ayant été reçu par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'au 1er janvier 1885, en sus de ce qu'elle a dépensé ou doit dépenser pour l'achèvement du chemin.

En sus de tout cela, le Canada a eu la générosité de céder pour toujours à cette compagnie ce chemin avec tous ses droits, pouvoirs, monopoles et immunités. A mon point de vue, cela vaut la peine de considérer pour un instant comment cet énorme surplus placé à la disposition de la compagnie par le peuple a été dépensé. Le document soumis au parlement, l'adresse du président de la compagnie aux actionnaires, en date du 13 juin, ont démontré hors de doute que la compagnie a dépensé une somme d'au-delà de \$38,000,000 dans des transactions étrangères à la construction de la ligne-mère. De son propre aveu, elle a dépensé, sur la ligne et les embranchements à l'est de Callander, \$4,213,758 ; embranchements d'Algoma et de l'ouest, une somme que je porte à \$4,733,798 ; en transactions financières, \$1,389,474 ; pour l'équipement des embranchements, \$1,877,000 ; pour amélioration de la section du gouvernement, \$1,241,790 ; avances pour assurer l'accès des côtes maritimes, \$5,838,473 ; dividendes sur son propre stock, obtenu par elle au plus bas prix, \$5,378,000 ; et d'après la lettre du président, elle avait au mois de janvier 1885 entre les mains du gouvernement, pour payer des dividendes additionnels, \$14,288,088. Maintenant, d'après cette lettre du 18 mars dont j'ai parlé il y a un instant, la compagnie avait dépensé, au 1er janvier 1884, \$35,131,813 en transactions en dehors de la ligne-mère.

De sorte que le résultat de ces calculs est que cette compagnie a épuisé en transactions étrangères à l'entreprise et auxquelles le parlement n'a rien à voir, une somme de \$7,631,050, le montant que la compagnie a reçu en argent du peuple canadien, en sus de ce qu'elle a payé pour la construction de la ligne principale, et la somme de \$29,493,048, que la compagnie a reçu des transactions sur le stock, et

M. CAMERON (Huron)

une somme additionnelle de \$1,855,000, soit en tout la somme de \$38,979,000, que cette compagnie a dépensée en transactions étrangères à la ligne-mère. Je dis que ceci explique, jusqu'à un certain point, la condition extraordinaire dans laquelle cette compagnie se trouve actuellement placée. Cela vaut la peine que nous nous arrêtions un instant et que nous posions deux ou trois questions sérieuses.

Pourquoi le peuple canadien serait-il obligé de payer \$1,241,780 pour l'entretien d'un chemin que le gouvernement du Canada a livré à la compagnie bien construit et en bon état de réparations ? Pourquoi ce fonds que le peuple canadien a placé à la disposition de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, pour construire la ligne-mère de Callander à l'océan Pacifique, serait-il grevé de \$4,233,758 pour la ligne-mère et les embranchements de Callander, ou de \$4,733,798 pour l'embranchement d'Algoma et la section de l'ouest ; ou de \$5,875,223 pour obtenir l'accès aux côtes maritimes et pour les lignes afferchées ?

Ce sont là des transactions privées, en dehors du contrat, que la compagnie a faites sous sa propre responsabilité et au sujet desquelles le peuple canadien n'a rien à voir ? Pourquoi ce fonds serait-il grevé de \$5,578,000 pour les dividendes exorbitants, et de la somme de \$14,288,288—somme qui est encore entre les mains du gouvernement pour payer aux membres de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien les dividendes exorbitants sur le stock qu'ils ont acquis en partie à 25 cents dans la piastre et en partie à 42 cents dans la piastre ? Il serait tout aussi raisonnable d'imputer à ce fonds et au pays un piano de \$4,000 ou une maison de \$2,000,000, construite en Canada. Je suis convaincu, bien que nous n'ayons pas encore vu le fond des transactions financières de cette compagnie, que les tableaux soumis au parlement indiquent que l'on a disposé de la façon la plus scandaleuse des deniers placés à la disposition de cette compagnie par le peuple canadien pour la construction de cette voie ferrée. Après avoir dissipé et gaspillé une grande partie de l'argent mis à leur disposition pour la construction de cette voie ferrée, après avoir majoré leur stock et se l'être partagé ; après avoir mis entre les mains du gouvernement une somme égale à \$20,000,000 pour se payer des dividendes exorbitants, et après avoir retiré du gouvernement ces dividendes exorbitants, ils ont l'audace, l'effronterie sans exemple de s'adresser au parlement pour nous demander des secours additionnels et une modification de la garantie qu'ils nous ont donnée !

Je n'ai pas l'intention de discuter les transactions de stock de cette compagnie ; cela a été fait par l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) ; je me propose tout simplement de vous donner un ou deux exemples de la manière d'agir de cette compagnie relativement à son propre stock. La compagnie a émis \$30,000,000 de son propre stock à 51 cents dans la piastre. Sur ce stock, les porteurs ont obtenu un dividende de 6 pour 100 sur la valeur nominale des actions, soit près de 12 pour 100 sur la valeur réelle. La compagnie a émis \$10,000,000 de ce stock à 42 cents dans la piastre, et une partie considérable de cette émission est passée sous le contrôle des membres de l'ancien syndicat, dont quelques-uns font encore partie de la compagnie actuelle. Sur ce stock ainsi émis ils ont retiré des dividendes au taux de 9 pour 100 de la valeur nominale, ce qui égale 14½ pour 100 de la valeur réelle ou de la somme que les actionnaires avaient payé pour leur stock. Une autre émission de \$20,000,000 a été faite à 25 cents dans la piastre. Chaque dollar de cette émission a été acheté par les membres de l'ancien syndicat, qui, soit dit en passant, sont les membres de cette compagnie—sont passés sous le contrôle de George Stephen, président de la compagnie, D. McIntyre, J. S. Kennedy, J. J. Hill, Donald A. Smith, Morton, Rose et Cie ;—et sur ce stock ils ont retiré et retireront pendant dix ans des dividendes qui égalent 24 pour 100 de la valeur du stock ; et cependant ces gens ont l'audace de s'adresser au parlement et de demander un montant additionnel de