

preneurs, grâce aux représentations qui furent faites au public et aux dividendes déjà payés. Ces actions étaient placées sur ce marché au moment où beaucoup de Canadiens s'intéressaient à faire mieux connaître le Canada en France, dans le but d'attirer ici des capitaux français. Nous étions plusieurs qui demandions aux capitalistes français de nous apporter leur appui financier au moment où le Canada prenait son essor. Nous les pressions de ne pas répéter l'erreur qu'ils avaient commise aux Etats-Unis où ils étaient venus cinquante ans trop tard. Pour réussir à gagner la confiance du public français, nous comptions ne l'intéresser que dans des affaires de tout premier ordre. Et c'est alors que, malheureusement pour le pays, sir Rodolphe Forget alla y placer ses valeurs. J'ai dit qu'un fort volume d'actions ordinaires du Québec Railway avait été placé sur le marché français après qu'un dividende eût été payé aux actionnaires. Il se peut que cette compagnie eût pu continuer à payer un dividende si elle eût limité son action aux affaires qu'elle faisait dans la ville de Québec. Le sort voulut que son président, sir Rodolphe Forget, fût aussi député de Charlevoix et qu'il promît à ses électeurs de leur construire un chemin de fer—le Québec-Saguenay—qui mettrait son comté en communication directe avec Québec. Ce chemin de fer devait partir du terminus du Québec et Montmorency à Saint-Joachim, et se rendre jusqu'à la Malbaie et au delà. Des obligations furent émises par le Québec et Saguenay au montant de \$4,684,400 et furent largement absorbées par l'épargne française. Le Québec Railway, Light, Heat and Power endossa ces obligations. L'argent ainsi prélevé eût probablement été suffisant pour construire la route de Saint-Joachim à la Malbaie, mais ce n'est pas cette partie du chemin qui fut d'abord commencée. Sir Rodolphe Forget, vers le même temps, avait fondé la East Canada Power and Pulp Co. qui avait un moulin sur la rivière Malbaie à 7 ou 8 milles du Saint-Laurent. Afin d'apporter sa pulpe à un point facile de chargement sur le Saint-Laurent, elle construisit d'abord 7 milles de chemin de fer allant de son moulin au Saint-Laurent avec le produit des obligations du Québec et Saguenay. Ces 7 milles ne représentaient qu'un embranchement de la ligne principale qui n'atteignit jamais la Malbaie, faute de fonds. La East Canada Power and Pulp Co., qui avait placé un million et demi d'obligations sur le marché de Paris, fit faillite avant d'avoir payé le premier coupon d'intérêt sur ses obligations, et tout ce capital fut perdu. Le Québec Railway, Light,

[L'honorable M. DANDURAND.]

Heat and Power fut forcé de payer les coupons d'intérêt du Québec et Saguenay et cessa de payer son dividende sur ces actions ordinaires, qui étaient presque toutes détenues en France. Ces actions n'eurent plus qu'une valeur nominale sur le marché, et les obligations du Québec et Saguenay subirent une dépréciation considérable.

Notre humiliation ne s'arrêta pas là. Le député de Charlevoix eut la malencontreuse idée de fonder une banque canadienne avec des capitaux français—la Banque Internationale. Cette banque avait à peine ouvert ses portes que son président, sir Rodolphe Forget, pour éloigner la faillite de ses entreprises diverses, l'entraîna dans une opération financière fort équivoque. La banque, sous le prétexte de payer une commission à l'agent de sir Rodolphe Forget à l'occasion de son organisation, avança une somme de \$200,000. Ce paiement mit pratiquement fin à l'existence de la banque car, dès qu'il fut connu, les actionnaires français lui retirèrent toute confiance et s'adressèrent aux tribunaux pour réclamer justice. Nous savons tous ce qui s'ensuivit. La banque vendit son actif et disparut. Tous ces désastres ont affecté considérablement le bon renom du Canada en France et, je le répète, si je n'écoutais que mon légitime ressentiment, mon premier mouvement serait de refuser tout secours à des entreprises aussi mal dirigées. Si j'avais le devoir de proposer un remède à la situation actuelle et d'assurer le parachèvement de ce chemin, je trouverais peut-être une solution moins onéreuse que celle qui nous est maintenant offerte. Le gouvernement a, seul, la responsabilité pour la bonne administration de nos finances; je la lui laisse sans partage. Il affirme que l'achat de ces chemins de fer n'affectera pas indue ment notre budget. Il affirme aussi qu'il y a urgence à compléter ce chemin parce que, dans l'état d'abandon où il est, les millions fournis par le public français qui ont déjà été dépensés risquent fort de se perdre complètement.

Que demande en somme le gouvernement? Il veut acheter le Québec et Montmorency et il est prêt à prendre à sa charge ses \$2,500,000 d'obligations si le coût actuel de ce chemin de fer ne dépasse pas cette somme. La compagnie prétend avoir déboursé \$2,992,209. L'ingénieur du gouvernement évalue le coût actuel du chemin de fer à \$1,115,000; il est vrai qu'il n'alloue que \$68,000 pour les Terminals à Québec; la compagnie trouve ce chiffre ridicule. Quoi qu'il en soit la cour de l'échiquier aura à se prononcer après enquête.

L'honorable M. LOUGHEED: Je ne veux pas interrompre inutilement mon honorable