

compagnie, aient construit tout ce réseau, et n'en aient jamais rien retiré?

Ce serait là chose des plus étonnantes, à mon avis, et elle me paraît inexplicable; bien plus, je ne saurais croire, tant que ces messieurs n'auront pas donné leurs parole, qu'ils n'ont reçu aucune rémunération. Et la cité-modèle à Montréal? Mon honorable ami de Bonaventure (M. Marcil) a demandé si cette cité-modèle figure dans ces propriétés, si elle appartient à Mackenzie et Mann, ou à une compagnie dont ils seraient les principaux actionnaires. La construction de cette cité-modèle se rattache aux têtes de ligne du Canadian-Northern à Montréal. Doit-on supposer que, possédant cette propriété, ils n'en retirent pas des sommes énormes? Et elle ne pouvait leur appartenir, et devenir une compagnie réelle, qu'à raison du Canadian-Northern. Quand on vient me dire que Mackenzie et Mann n'ont jamais reçu de rémunération sur la construction de ce chemin de fer, du commencement à la fin, je ne le saurais croire, à moins qu'ils ne l'affirment sous la foi du serment. Alors, ces deux messieurs devaient faire une déclaration, puisque c'est pour ce motif que Drayton et Acworth déclarent, dans leur rapport, qu'il faudrait accorder une rémunération à Mackenzie et Mann, et parce que les commissaires ont apparemment ajouté foi à la parole d'Hanna, et à celle de Mitchell. Ces derniers, ajoutent-ils, ont déclaré que Mackenzie et Mann n'ont rien retiré de l'entreprise, et voilà pourquoi ils devraient recevoir un honoraire, non pas en espèces, en ce qui concerne cette affaire, mais il faudrait leur accorder une partie du capital social, et ensuite déterminer, à raison des possibilités des dividendes futurs, quelle est la valeur de ce capital social. Le seul moyen convenable que le Gouvernement puisse adopter, s'il donne suite au projet tel qu'il l'a esquissé, et fait l'acquisition des actions, c'est de soumettre l'affaire au juge de la cour de l'Echiquier, afin de faire déterminer ce que Mackenzie et Mann auraient droit de recevoir, eu égard à toutes les circonstances à titre de rémunération des services qu'ils ont rendus au pays.

M. DAVIDSON: N'est-il pas vrai que le juge Cassels faisait autrefois partie de la société Blake, Lash et Cassels, de Toronto?

M. GERMAN: Oui

M. DAVIDSON: Et M. Lash, de cette société, est le principal conseil et un des principaux actionnaires de la compagnie?

M. GERMAN: Sir Walter Cassels a été un des membres importants de la société

Blake, Lash et Cassels, et M. Z. A. Lash, de cette société, est intimement lié avec la compagnie du Nord-Canadien. Mais, malgré cela, je n'hésite pas à dire que le pays peut avoir une confiance entière et absolue dans toute décision que le juge Cassels rendra dans cette affaire. Tout membre de la députation qui connaît le juge Cassels aura une confiance absolue dans la justice de sa décision. Le premier ministre, le ministre des Finances et le ministre des Chemins de fer feraient de même. Pourquoi le Gouvernement ne le nomme-t-il pas? Il doit y avoir quelque raison autre qu'un désir de fixer une compensation juste et équitable pour Mackenzie et Mann et de rendre une décision qui serait juste dans l'intérêt de l'Etat.

Le Gouvernement propose quand il se sera rendu propriétaire de la ligne, qu' aussitôt que les cinq sixièmes desdites actions auront été transférés comme susdit, le Gouverneur en conseil pourra aider la compagnie du Nord-Canadien, etc. Evidemment, cette compagnie doit continuer les opérations sous le même nom et j'ai compris par la déclaration faite l'autre jour, par le ministre des Finances, qu'elle allait être continuée par ceux qui la dirigent actuellement. Le ministre des Finances a dit que sir William Mackenzie consentirait à donner ses services pour le bien du pays, bien que ce ne soit pas naturellement pour rien et que M. Hanna et les autres fonctionnaires de cette compagnie consentaient à rester au service. Je sais que M. Hanna est un homme très remarquable et je doute que le Gouvernement puisse en trouver un meilleur. Mais, mon opinion personnelle est que le Gouvernement ne devrait pas seulement acquérir pour le compte de l'Etat cette ligne de chemin de fer, mais qu'il devrait adopter un plan pour réunir le Nord-Canadien, l'Intercolonial, le Transcontinental et le chemin de fer de la baie d'Hudson sous une seule administration, une commission d'hommes d'affaires absolument capables, qui seraient tout à fait libres et indépendants de la politique et qui représenteraient autant que possible la population du pays. C'est le seul genre d'administration qui donnera satisfaction au peuple canadien.

Ces chemins de fer ne sont pas des lignes appartenant au ministre, ce sont des lignes du peuple et le peuple aura, sinon immédiatement, du moins dans un avenir très prochain, une plus grande part dans l'exploitation du chemin de fer, qu'il n'en a aujourd'hui. Si le peuple ne peut pas dé-