

tuitement des montants considérables d'actions, et je crois qu'il serait préférable de faire disparaître complètement ces mots de l'article. Ils ne figurent dans la loi que depuis quelques années, afin de permettre à certaines personnes de détenir des actions sans les payer.

M. COCHRANE : Ils se trouvent dans l'acte depuis 1898.

M. BARKER : Je n'ai pas d'objection à ce que l'on paie le droit de passage avec des actions de la compagnie, car on a là une valeur déterminée et les actions sont estimées à une valeur raisonnable ; mais quand il s'agit de services qui ont été quelquefois rendus par des financiers qui ont permis à la compagnie de placer sur le marché des débentures au montant de \$20,000,000 ou de \$30,000,000, ces gens estiment la valeur de leurs services à des montants fabuleux, et il serait préférable que la compagnie fût obligée de les payer argent comptant et non au moyen d'actions libérées qui constitueront pour elle un fardeau dont elle ne pourra jamais se débarrasser. Je tiendrais aussi à savoir du ministre, s'il ne croit pas que cet article pourrait permettre aux directeurs d'accorder des actions privilégiées de même que des actions ordinaires en paiement de ces services ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour ma part je n'ai pas d'objection à ce que l'on adopte la proposition de l'honorable député, du moment que le comité désire imposer cette restriction. J'ignore ce que l'honorable député (M. McCarthy) dira de cette partie de l'article, mais, personnellement, je suis bien disposé à la supprimer.

M. BARKER : Je considère que ce serait une amélioration.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis porté à croire que ces dispositions s'appliqueraient aux actions privilégiées.

M. McCARTHY : Pourquoi établir une distinction dans le cas de cette compagnie ? La rédaction de cet article est virtuellement la même que celle de l'article 39 de l'Acte général des chemins de fer, qui est en vigueur depuis 1888.

M. BARKER : Je veux parler de toutes les compagnies et non de celle-ci en particulier.

M. McCARTHY : Si le bill proposé par le ministre des Chemins de fer et Canaux contient une disposition de cette nature, elle s'appliquera à ce chemin de fer aussi bien qu'à tout autre. Je demande donc au comité d'adopter cet article, en laissant le ministre libre d'insérer dans le bill des chemins de fer une disposition dans le sens indiqué par l'honorable député d'Hamilton.

M. BARKER : Je ne crois pas que cela aurait pour effet d'enlever toute valeur à un article comme celui-ci.

M. BARKER.

M. McCARTHY : Aucune charte de chemin de fer contient une disposition comme celle que propose le député d'Hamilton, et je ne vois pas de raison pour l'inclure dans ce bill en particulier, qui contient déjà plus de restriction sous ce rapport que n'importe quelle autre mesure de même nature.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A part quelques-uns.

M. BARKER : Faites-la disparaître complètement de cette charte, et réglez l'affaire au moyen de l'acte général concernant les chemins de fer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si vous retranchez cet article en entier, cela peut nuire au projet. Si l'on constate plus tard que ses dispositions ne sont pas conformes à celles du nouvel acte des chemins de fer, il sera facile de le modifier.

L'honorable M. TISDALE : Je crois comprendre que la seule raison que le comité peut avoir eu d'insérer cet article, c'est que cette charte constitue non seulement un chemin de fer, mais qu'elle accorde le droit de construire des quais, des élévateurs, des entrepôts, ainsi que celui d'exploiter des lignes de navires, toutes choses qui ne sont pas mentionnées dans l'Acte des chemins de fer. Ainsi, cette compagnie pourra exploiter une ligne de steamers qui fera concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique. Si ces dispositions étrangères ne se trouvaient pas comprises dans cette charte, je n'aurais pas voté en faveur de cet article.

M. BARKER : Pourquoi l'Acte général des chemins de fer ne s'y appliquerait-il pas ?

L'honorable M. TISDALE : L'article ne permet de payer que les services rendus par les ingénieurs et les entrepreneurs, et je considère que l'on aurait tort de le modifier, car je possède une certaine expérience dans la construction des chemins de fer, et je l'ai trouvé très utile dans plus d'une circonstance, lorsque vos actions ou vos obligations ne sont pas d'une grande valeur, ce qui arrive très souvent. Dans le cas de l'embranchement du chemin de fer du Grand Tronc allant à la baie Georgienne, un certain nombre de personnes engouées de cette partie du pays—et je me trouvais du nombre—construisirent 200 milles de chemin de fer, et nous fûmes bien heureux de pouvoir plus tard le céder au Grand Tronc qui continua de l'exploiter. Nous n'avions pas d'argent à l'origine et comme il nous fallut émettre des actions et des obligations pour construire la voie, nous trouvâmes cet article très commode. Lors de l'engouement qui se produisit au sujet des chemins de fer dans Ontario, nous plaçâmes notre argent dans la construction de ces lignes, et c'est avec un vif plaisir que nous réussîmes plus tard à les confier au