

min de fer est exploité, la compagnie prospère et paie un dividende sur ses actions. Il est impossible de me faire croire qu'un capital excessif n'aurait aucun effet sur les tarifs qu'exigerait à l'avenir la compagnie. Il est impossible de croire qu'une compagnie n'exercerait pas un tel privilège, et c'est lorsque le bill est soumis à la Chambre qu'il est temps de prendre des mesures de précaution à cet égard. Lorsqu'il aura été adopté, il est fort improbable qu'il subira les modifications dont on a parlé et la compagnie pourra en toute sûreté émettre des actions et des obligations jusqu'à concurrence de \$40,000 par mille pour construire et outiller une partie de sa voie qui ne coûtera que \$18,000 par mille. Je consentirai à me désister des objections que j'ai soulevées relativement au capital apparemment excessif de la compagnie, si l'on me démontre qu'un seul des arguments qui ont été invoqués devant la Chambre est mal fondé; mais, tant qu'on ne l'aura pas fait, je continuerai à m'opposer à ce qu'on autorise la compagnie à posséder le capital mentionné dans le présent bill.

M. McCARTHY : L'honorable député (M. R. L. Borden) constatera que le privilège d'émettre des obligations pour la division des prairies n'est que de \$20,000 par mille. C'est de cette manière que toutes les corporations prélèvent des fonds pour les besoins de la construction.

M. R. L. BORDEN : Qu'advierait-il du capital?

M. McCARTHY : Moi-même, j'allais poser cette question à mon honorable ami. Qu'advierait-il des actions offertes en vente sur le marché si nous laissons le gouvernement de côté?

M. BELL : Alors, pourquoi demandez-vous ce privilège?

M. McCARTHY : Parce que des obligations grèvent la voie ferrée d'une hypothèque pendant un certain nombre d'années, et que la vente des actions permet de purger l'hypothèque. Il est tout à fait injuste de considérer les actions et les obligations ensemble comme faisant partie du capital. Au moyen des fonds que vous prélevez par la vente des obligations, vous construisez le chemin, ensuite, vous payez l'hypothèque en vendant vos actions.

M. BELL : A même les profits.

M. DAVIS : L'honorable député (M. McCarty) peut-il nous citer un cas où cela a eu lieu?

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) pose une question à l'honorable député de Simcoe-nord.

M. McCARTHY : Je ne puis pas citer d'exemple.

M. McCREARY : L'honorable député qui a charge de ce bill dit que nous l'avons discuté durant neuf jours devant le comité des chemins de fer. Je me le rappelle très bien; mais je me rappelle aussi qu'il était enten-

du que, devant la Chambre, nous pourrions modifier le bill à notre guise, concernant l'autorisation d'émettre des obligations et la capitalisation. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux dit que nous pouvons remanier entièrement la charte, quand il s'agira de discuter le bill accordant de l'aide à ce chemin; que nous pouvons régler l'émission des obligations et des actions de manière à en faire une charte toute différente. Je n'ai siégé dans cette Chambre que durant trois sessions, mais je n'ai jamais vu cela. Je ne me rappelle pas un seul cas où la Chambre ait agi comme le voudrait l'honorable ministre à l'égard du bill accordant de l'aide à ce chemin. Il me semble que c'est maintenant que la question doit être discutée. Si ce chemin doit être construit pour établir un nouveau lien entre les populations de l'est et celle de l'ouest et transporter les produits du pays, il faut qu'il puisse lutter avec succès contre le chemin de fer Canadien du Pacifique. Quiconque a étudié la question sait que cette dernière compagnie est en état de transporter tout le trafic qu'il y a entre les grands lacs et les ports de mer. Un chemin de fer ordinaire, à voie simple, peut livrer passage à dix-huit convois par jour.

M. CLARKE : Dans un sens?

M. McCREARY : Dans les deux sens. On me dit qu'en été le Canadien du Pacifique, au nord du lac Supérieur, n'a pas plus d'un convoi et demi par jour. Mais il n'est pas nécessaire d'entrer dans cette question. Je considère qu'il est regrettable d'entendre affirmer que le capital du Canadien du Pacifique est de \$80,000 par mille. La raison pour laquelle le Grand Tronc demande à l'Etat d'aider à la construction de ce chemin, c'est justement pour soustraire le pays à l'étreinte de cette pieuvre du Canadien Pacifique. Ce dernier chemin a été construit à une époque où il était dangereux d'engager des capitaux dans des entreprises de l'ouest, à une époque où la compagnie de la Baie-d'Hudson et quelques autres grandes compagnies qui avaient été longtemps en possession de ce pays, disaient qu'il était inhabitable. Personne ne voulait alors se risquer à entreprendre quoi que ce soit dans l'ouest. Je connais des gens qui, il y a vingt ans, n'auraient pas voulu risquer un dollar dans une entreprise à Winnipeg, et qui aujourd'hui construisent des édifices de cinq et six étages dans cette ville. La position n'est plus du tout la même. Il s'agit maintenant d'une question d'affaire et les gens prudents placent des capitaux dans l'ouest. Ce privilège d'hypothéquer devrait être diminué du quart ou de la moitié si nous voulons que la construction de ce chemin nous fasse obtenir les taux réduits que nous en espérons. J'ai entendu dire l'autre jour que la construction du Canadien Northern, entre Grand View et Edmonton, et sur une distance de cent milles, à l'est de Prince-Albert, coûterait \$18,000 par mille, et cela m'a surpris. Je sais qu'on a fait du nivellement, il y a une

M. BORDEN (Halifax).