

but et atteindront le pair, d'ici à trois ou quatre ans, vu qu'avec l'aide que la compagnie recevra, le chemin sera construit très rapidement.

Quand nous discutons un bill concernant une compagnie dont les actions auront une valeur réelle dès le commencement, il n'est que juste de traiter cette compagnie autrement qu'une compagnie dont les actions aléatoires d'une entreprise qui ne sera peut-être jamais mise à exécution. Je partage l'avis de ceux qui demandent que les deux bills soient discutés en même temps et le ministre des Chemins de fer et Canaux ferait un acte de courtoisie en acceptant cette proposition.

Le paragraphe 2 de l'article 4 est adopté sur division.

Article 11.

Les directeurs de la compagnie élus par les actionnaires peuvent constituer et émettre à titre d'actions libérées des actions de la compagnie, souscrites ou non, et ils peuvent attribuer et remettre en paiement d'outillage, matériel roulant, docks, élévateurs, quais, entrepôts, bateaux ou navires, ou matériaux de tout genre ou en considération de droits, pouvoirs et privilèges acquis ou pour services rendus comme ci-dessus autres que les services de promoteurs, eu égard à la valeur marchande des actions au cours du marché, et cette émission et cette répartition d'actions lieront la compagnie et ces actions ne seront assujéties à aucun appel de versement.

M. R. L. BORDEN : Qu'entend-on par l'expression "eu égard à la valeur marchande des actions au cours du marché" ? Je ne vois pas une bien grande mesure de précaution dans cette rédaction. Il est fort probable qu'à ce moment-là les actions n'auront aucune valeur. Ne vaudrait-il pas mieux dire qu'il devra y avoir une certaine proportion entre les services rendus et la valeur des actions, au pair ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne s'imagine pas que les actions du Grand-Tronc-Pacifique ou de toute autre compagnie seraient acceptées au pair en paiement d'une créance légitime, à cette phase de l'entreprise. Je ne vois pas d'autre moyen que celui-ci de réglementer l'émission des actions en paiement de terrain, matériel, ou autre chose.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois aucune garantie dans cette phrase, et je ne crois pas que le ministre des Chemins de fer et Canaux puisse nous expliquer en quoi cela sera utile pour contrôler la quantité d'actions qui pourra être donnée en échange de services rendus ou de propriétés acquises.

M. McCARTHY : Cela empêche de donner des actions aux lanceurs de l'affaire.

M. R. L. BORDEN : Oui, mais rien de plus. Les actions iront entre les mains de ceux qui désirent l'avoir, pour un prix nominal, et je défie le ministre des Chemins de fer et Canaux de me démontrer le contraire, car je crois comprendre l'anglais et, pour moi, il est clair qu'avec cet article, l'opération dont je viens de parler sera toujours possible.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'admets que c'est une question difficile à régler, à moins de la passer complètement sous silence. Si la loi défend de donner des actions, qui empêchera celui qui veut avoir pour \$1,000 ou \$2,000 d'actions en échange de services rendus, de se les procurer. Tout ce qu'il aura à faire sera de payer \$1,000 ou \$2,000 à la compagnie et d'avoir ses actions ; ensuite la compagnie lui paiera ses services en argent, avec ses \$2,000. Comment peut-on empêcher cela, du moment que les directeurs y consentent ? Cependant, cet article empêchera la distribution des actions aux lanceurs de l'affaire. Cela, l'article le défend absolument. Quant aux autres services, ils ont toujours une certaine valeur, qui devra être déterminée à l'amiable entre les intéressés.

M. GOURLEY : Ne pourrait-on pas fixer un prix minimum ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ne serait pas facile.

M. GOURLEY : Ne pourrait-on pas dire que les actions ne pourraient être données au-dessous de tel prix ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois pas quelle efficacité cela pourrait avoir. Les actions peuvent ne pas valoir dix cents. Il n'est pas facile de mettre cela dans un bill.

M. BELL : Je suis porté à croire que cet article aurait pour effet de défendre que les actions soient employées de cette manière.

Si ces actions ne doivent être émises que dans la proportion et au prix qu'elles auront alors sur le marché, il est à peu près certain que ces actions, à cette phase de l'entreprise, ne seront pas inscrites, qu'elle n'auront aucune valeur, et si aucune maison d'affaires venait à les accepter en paiement de services rendus, cela pourrait les entraîner dans des difficultés qu'il faudrait régler devant les cours de justice. Je considère que cet article inclus dans le bill préviendra toutes transactions de cette nature.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous préféreriez cela à la loi actuelle ?

M. BELL : Oui.

M. BARKER : Je crois qu'il serait préférable de retrancher les mots "ou pour services rendus." Pourquoi la compagnie ne paierait-elle pas ces services argent comptant, au lieu de donner pour cela des montants considérables d'actions ? Ce n'est pas une question de \$1,500 ou de \$2,000, comme le prétend l'honorable ministre. On se sert de cet article pour émettre un nombre beaucoup plus considérable d'actions. Si la compagnie a réellement reçu quelques services d'un entrepreneur en dehors de l'exécution de son contrat, s'il faut le payer pour des travaux additionnels, qu'elle le paie argent comptant et elle sera alors certaine de payer ce qui lui est honnêtement et raisonnablement dû. Cette disposition constitue un encouragement à cette manie de donner gra-