

ce bill de la même manière que tous les autres projets de loi constituant en corporation des compagnies de chemins de fer, abstraction faite de toute question de subvention. D'autres compagnies viennent nous demander d'être instituées civilement et nous n'insistons pas pour traiter la question des subventions, quand il s'agit de leur accorder une charte. Nous leur en accordons une aux conditions ordinaires et nous remettons à plus tard la question des subventions. Je veux traiter cette compagnie absolument de la même manière que les autres. Qu'elle accepte sa charte à tout risque; quand il s'agira des subventions, ce sera bien différent.

**M. McCARTHY :** En ma qualité de parrain du bill, je dois apprendre au comité ce que personne n'ignore, à savoir, que le comité des chemins de fer a, pendant neuf jours, discuté d'une manière complète et approfondie le présent projet de loi. Toutes les questions qui ont été soulevées aujourd'hui dans cette enceinte avaient été agitées devant le comité et nous les avons discutées longuement. Je crois pouvoir dire sans crainte que le présent bill a été étudié plus à fond par le comité que n'importe quel autre projet de loi présenté pendant les quinze dernières années. Maintenant que la Chambre siège en comité général, je ne désire pas mettre fin au débat; que la discussion soit aussi complète que possible. Je demande cependant au comité de permettre que ce bill soit adopté en lui faisant subir les modifications que la députation jugera à propos d'y apporter. L'article 4 est maintenant à l'étude et il n'est pas juste, sauf pour les fins du raisonnement, de soulever la question des obligations et de demander une réponse immédiate. Le présent article fixe à \$75,000,000 le capital de la compagnie. Je sou mets au comité que ce chiffre est raisonnable. Le capital de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est aujourd'hui de 85 millions. Il ne faut pas confondre les obligations et les actions. Ce sont des choses entièrement distinctes. Celui qui achète des actions sait ce qu'il achète, et celui qui achète des obligations le sait également. Ces dernières ne font pas partie du capital et mon honorable ami a prouvé qu'il le savait lorsqu'il a confondu les deux. Je prétends que vu que le Pacifique Canadien a un capital de 85 millions de dollars, il n'est que juste qu'on nous permette d'avoir le capital que nous demandons. Je ne crois pas que ce chiffre soit excessif; il me semble raisonnable et je demande au comité d'adopter le présent article.

**Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :** Au point de vue où s'est placée la gauche, il ne me semble ni nécessaire ni important que le présent bill demeure en suspens. Si le gouvernement décide de subventionner le Grand Tronc du Pacifique, il ne pourra le faire qu'au moyen d'un acte du parlement et, lorsque celui-ci sera présenté, le gouvernement pourra fixer le parcours du chemin et autoriser le Grand

Tronc du Pacifique à adopter ce parcours plutôt que la route mentionnée dans le présent acte. Cette pratique n'est pas nouvelle, c'est une manière de procéder très efficace. De plus, en ce qui a trait aux autres conditions, au montant du capital, par exemple, nous tiendrons compte de cela dans le bill que nous présenterons à la Chambre pour demander au parlement de venir en aide à cette entreprise. Je ne vois aucune difficulté. Le Grand Tronc du Pacifique accepterait la présente charte et, si la compagnie ne reçoit pas d'aide, elle pourra entreprendre les travaux, ce qu'elle a le droit de faire, comme toute autre compagnie qui se présente devant le parlement. Le comité doit étudier le présent bill sous tous ses aspects, et lorsque le gouvernement aura pris une décision, s'il est nécessaire d'apporter aucune modification à la charte de la compagnie, il devra pour cela modifier la charte; fixer le parcours de la voie et les autres conditions attachées à l'octroi d'une subvention et auxquelles la compagnie pourra construire son chemin à l'aide de cette subvention.

**M. R. L. BORDEN :** Soit que le gouvernement accorde ou non une subvention à la compagnie je déclare que le capital de celle-ci, y compris les obligations, devrait être proportionné au coût du chemin et, pour me servir d'exemple, je prends la division des prairies. Mon honorable ami de Saskatchewan (M. Davis) déclare que le capital et la subvention considérée comme faisant partie du capital sont étrangers au sujet de la discussion. Je lui cite comme exemple le Pacifique Canadien. Supposons que les actions de cette compagnie aient été vendues en premier lieu à des prix très bas, elles sont maintenant, en grande partie, entre les mains de porteurs de bonne foi, et non en la possession de ceux qui les ont reçues d'abord. Si la commission des chemins de fer projetée a le pouvoir de régler les tarifs de la compagnie, lorsque le chemin de fer sera terminé, cette commission tiendra certainement compte du fait que ses actions ont rapporté des dividendes, elles sont entre les mains de porteurs de bonne foi qui les ont payées, et fixera probablement des tarifs plus élevés pour le transport des produits de l'ouest qu'elle ne le ferait si le capital de la compagnie eût été moins élevé en premier lieu. Je cite ce cas comme exemple. Si le Grand-Tronc-Pacifique est construit, et si vous lui permettez d'avoir un capital, représenté par les actions et les obligations, du double du montant qu'aurait coûté la construction du chemin, le résultat que je viens d'indiquer se produira. Les actions sont émises d'une manière bien connue. Même lorsqu'une compagnie n'a pas le pouvoir d'émettre ses actions au-dessous du pair, il arrive très souvent que celles-ci sont émises en vertu d'un arrangement conclu avec la compagnie qui construit le chemin et, dans ce cas-là, les actions ne rapportent, en premier lieu, qu'une faible partie de leur valeur au pair. Elles passent entre les mains de personnes qui les achètent au pair, le che-