

quand il dit que lorsque viendra le temps d'accorder de l'aide à cette compagnie, nous pourrions restreindre l'opération des pouvoirs que nous accordons aujourd'hui, et il nous sera loisible, alors, de conclure un traité formel par lequel la compagnie ne pourra exercer que les pouvoirs que nous lui assignerons par ce traité. Cela me paraît très possible et fort à propos.

Ainsi, tout en désirant l'adoption d'une politique qui interdirait à toute compagnie de chemin de fer de surcharger son capital, soit sous forme d'actions, soit sous forme d'obligations, je ne veux pas faire le jeu de ceux qui combattent cette entreprise et veulent lui appliquer une règle qui n'a jamais été appliquée avant et dont rien ne nous garantit l'application à l'avenir—toujours en supposant, bien entendu, que le parlement pourra exiger des garanties pour protéger le public, lorsque nous accorderons de l'aide à la compagnie, si nous lui en accordons. Quand ce temps viendra, je me propose de voir de près à ce que le gouvernement fasse bien ses conventions, et définisse bien les conditions auxquelles l'aide sera accordée. Mais dans le moment, à titre de partisan de l'entreprise, je ne crois pas devoir appuyer une proposition qui est plutôt de l'opposition que de la critique.

Encore un mot sur un autre aspect de la question. On ne paraît pas s'entendre sur l'effet de donner à une compagnie des pouvoirs très étendus concernant l'émission d'actions et d'obligations. On a souvent prétendu qu'il était nécessaire d'accorder de grands pouvoirs concernant l'émission des actions et des obligations pour assurer le succès de l'entreprise. Je ne suis pas un capitaliste, je ne m'y connais guère en chemin de fer, je ne m'entends pas du tout à lancer des compagnies, mais il me semble que si un projet méritoire n'était autorisé à émettre qu'un petit nombre d'actions et d'obligations, je préférerais de beaucoup placer mon argent dans cette entreprise que dans une autre qui serait autorisée à émettre des quantités virtuellement illimitées d'actions et d'obligations. Mon opinion est que nous n'augmentons pas le crédit d'une compagnie de chemin de fer en lui donnant des privilèges d'hypothéquer excessifs; c'est plutôt le contraire qui a lieu.

M. GOURLEY : J'ai suivi le débat avec beaucoup d'intérêt. En règle générale, je n'ai pas partagé la manière de voir de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) sur cette question de capital, parce qu'il ne faut pas nuire à une compagnie qui demande le droit de construire un chemin de fer, en ayant des idées trop étroites sur cette question. Mais juste au moment où j'allais m'accorder avec l'honorable député—car, je considère que ce bill constitue un projet unique—j'ai le regret de le voir se dérober quelque peu. J'aurais préféré le voir mettre un peu plus de vigueur dans le débat.

L'honorable chef de l'opposition a fait une proposition qui devrait être adoptée. Il est inutile pour le gouvernement de chercher à

créer l'impression que ce bill ne doit pas avoir de corollaire. Nous savons tous qu'un autre bill nous sera bientôt soumis pour compléter celui-ci, et mon honorable ami le chef de l'opposition a parfaitement raison de proposer que ces deux bills soient étudiés en même temps. A titre d'avocat, je dois reconnaître que le ministre des Chemins de fer et Canaux et le ministre des Finances ont raison de dire que dans un bill accordant une subvention, nous pouvons mettre toutes conditions que nous voudrions; et si cette compagnie doit demander de l'aide au gouvernement, elle sera tenue d'accepter ces conditions. Autrement le gouvernement lui dirait: Vous avez votre charte, eh bien! construisez votre chemin de fer; si vous voulez obtenir de l'aide, vous devrez vous contenter des pouvoirs que nous vous donnerons.

Il y a un autre principe général sur cette question: s'il existe deux ou trois statuts sur la même question, le plus récent est censé primer les autres. La proposition du chef de l'opposition n'offre donc pas de difficulté, et n'impliquerait qu'un échange de bons procédés entre législateurs. Je crois qu'il serait préférable d'attendre que les deux bills fussent devant la Chambre pour les étudier concurremment, car de cette manière nous ne serions pas exposés à donner aujourd'hui à cette compagnie des pouvoirs que nous serons obligés de lui retirer demain. La proposition du chef de l'opposition est très pratique.

Quant à la question du capital, en règle générale, je serais disposé à accorder à une compagnie de chemin de fer les privilèges les plus étendus, pourvu qu'elle ne demande pas de subvention. Car il faut toujours du temps pour lancer une affaire et, après tout, les actions de la compagnie peuvent ne rien valoir. Mais comme nous savons que nous aurons bientôt un bill accordant une généreuse subvention à cette compagnie ses actions se trouveront dans une position bien différente de celles des autres compagnies de chemin de fer qui n'ont pas la perspective de recevoir de l'aide.

Il est certain que les actions du chemin de fer du syndicat Mann-Mackenzie ont aujourd'hui une valeur considérable. Tout homme intelligent paierait un bon prix pour avoir les actions de ce chemin, parce que le parlement les a libéralement garanties, ce qui leur donne un bon rang sur le marché. S'il en est ainsi, dès que le parlement aura garanti les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, si toutefois la subvention doit prendre la forme d'une garantie, ces valeurs acquerront immédiatement de l'importance, puisque la construction du chemin se trouve assurée du coup, et les hommes de la finance en concluront que le projet est certain de réussir. Le Canadien Pacifique a été notre premier chemin de fer dans l'ouest, et aujourd'hui ses actions sont un des meilleurs placements qu'on puisse faire dans le pays. Je n'ai aucun doute que ces actions du Grand-Tronc-Pacifique seront bien cotées dès le dé-