

affecter la décision des commissaires qui auront à estimer la valeur du chemin. C'est la proposition émise par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, et par le directeur général des Postes, et sur laquelle on a souvent insisté devant le comité. La somme des obligations émises peut avoir quelque influence quand il s'agit de fixer les tarifs. Mais si la commission se donne la peine de bien étudier la question, cette influence sera nulle.

Voyons maintenant sur quelles ressources la compagnie peut compter pour construire ce chemin. Le seul argent disponible, pour la section des prairies, est \$20,000 par mille. Il est vrai que la compagnie peut émettre des actions et s'en servir pour payer les constructeurs. Mais ces derniers en entier, pour l'ouvrage qu'ils auront fait, à même l'argent réalisé par la vente des obligations et la valeur des actions sera nulle. Elles ne pourront avoir d'autre effet, que de rester comme une charge sur l'entreprise, et peut-être, plus tard, d'influencer la commission qui fixera les tarifs.

M. BARKER : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit qu'il avait l'intention de mettre dans la nouvelle loi des chemins de fer l'article dont il a parlé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me propose de le demander à la Chambre.

M. BARKER : Je comprends ; le ministre a l'intention d'en faire la proposition. La seule différence entre cet article et celui qu'il y a dans la loi actuelle semble être que les directeurs ne pourront donner que ce qui, dans leur opinion, constituera une rémunération raisonnable, pour les services rendus. Je ne vois pas que ce soit une forte garantie pour le public. Dans un cas comme celui que j'ai supposé, la compagnie de construction se trouvera si intimement liée aux directeurs, si même elle n'est pas composée des directeurs eux-mêmes, qu'il n'y aura pas de divergence d'opinion entre ceux qui auront à donner les actions et ceux qui auront à les recevoir, sur ce qu'on devra considérer comme une juste et suffisante rémunération des services rendus. Ce sera une affaire à régler entre eux. Je considère que cette nouvelle rédaction n'améliore pas du tout la loi actuelle. Jamais un bureau de direction ne donne à une compagnie de construction plus d'actions que ce que les directeurs considèrent comme une rémunération suffisante ; la résolution du bureau de direction en fait foi. Ces directeurs ne commettent pas de fraude ; ils traitent libéralement la compagnie de construction, et, de cette manière, les actions sont majorées et le capital est porté à un chiffre beaucoup plus considérable qu'il ne devrait l'être.

C'est le seul point que je soulève et je ne le fais pas dans le but de discuter cet article, mais pour faire voir l'effet qu'il aura sur le chiffre du capital que le comité autorisera la compagnie à émettre. Pour moi, toute cette question de capital se résume à l'effet qu'il peut avoir sur les tarifs

que le public aura à payer à la compagnie. A ce point de vue, la question est importante. Il n'y a pas de doute que plus les charges de la compagnie seront lourdes, plus le public, tôt ou tard, aura à payer pour se servir de ce chemin.

L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) dit que cela n'a pas d'importance ; mais je crois que le public, en général, n'est pas de cet avis. Dans ce cas le gouvernement devrait nous dire ce que coûtera réellement cette entreprise. Je suis certain qu'il sait, assez exactement, ce que devra coûter chaque section du chemin. Il devrait nous expliquer comment on est arrivé à ce chiffre de \$75,000,000. Pourquoi la compagnie veut-elle avoir cette somme ? \$50,000,000 ne seraient-ils pas suffisants ?

M. OLIVER : On a déjà discuté le danger qu'offre l'excès de capital d'une compagnie de chemin de fer. Devant le comité des chemins de fer j'ai toujours été un de mission des chemins de fer, en fixant les et Canaux (l'honorable M. Haggart) désignait comme les adversaires de la majoration du capital des compagnies, et cela, disait-il, parce que, dans mon opinion, la commission des chemins de fer, en fixant les taux, tiendrait naturellement compte du chiffre du capital sur lequel il faudra payer des dividendes, d'une manière ou d'une autre, à même les recettes de la compagnie. Je suis encore de cet avis, car si le parlement autorise une compagnie à émettre une certaine quantité d'obligations ou d'actions, nous sommes, en quelque sorte, solidaires de cette émission, et en justice nous ne pouvons plus mettre cette compagnie dans l'impossibilité de payer des dividendes sur ces actions ou obligations.

J'avoue qu'en défendant cette opinion devant le comité je n'ai pas eu beaucoup de partisans. La grande majorité des membres du comité était d'une opinion opposée et n'a jamais hésité, que je sache, à permettre à une compagnie de surcharger son capital, autant qu'elle le désirait. Or, il me semble que puisqu'on a toujours été disposé à accorder aux compagnies, qui se sont adressées à nous, tout le capital qu'elles demandaient, le temps me paraît bien mal choisi pour changer de conduite, aujourd'hui qu'il s'agit d'une entreprise légitime et méritoire. Si le parlement est disposé à partir d'aujourd'hui à adopter une règle stricte concernant le capital qu'une compagnie de chemin de fer sera autorisée à avoir, et toujours l'appliquer à l'avenir, je serais disposé à l'approuver, même s'il fallait commencer par cette entreprise. Mais si cette proposition n'est faite que parce qu'on en attend certains résultats, si ces critiques ne sont qu'une opposition déguisée, dans ce cas, au risque de m'exposer au reproche de favoriser la surcharge du capital, je voterai en faveur du projet, tel qu'il est, car je suis convaincu de son utilité et même de sa nécessité.

Sans me croquer plus fin que d'autres, il me semble comprendre parfaitement l'idée du ministre des Chemins de fer et Canaux,