

ne peut lancer son entreprise sur le marché financier si elle n'a à offrir, en actions et en obligations, que juste le montant qui lui est nécessaire. Nulle compagnie ne l'a fait et nulle compagnie ne le fera jamais probablement. Avant que la compagnie soit autorisée, il faut offrir des avantages particuliers aux financiers pour attirer leurs capitaux.

A vrai dire, lorsque le chemin est exploité, lorsque l'entreprise est lucrative, les gens jettent les yeux en arrière, examinent ce qui aurait pu se faire et déclarent qu'il aurait été possible d'en assurer le succès sans un aussi fort capital-actions exigeant le paiement de dividendes et sans une émission aussi considérable d'obligations portant intérêt. Mais avant que l'entreprise soit fondée et que la compagnie soit bien assise, il faut s'adresser aux capitalistes, leur offrir des obligations et leur faire cadeau d'actions afin d'engager la population à placer des fonds dans l'entreprise. Ainsi, s'il est nécessaire—et cela est nécessaire—de construire ces voies ferrées en dehors de la participation ou de l'intervention du gouvernement, il faut également reconnaître qu'il est nécessaire de fournir à la compagnie l'occasion et les moyens d'obtenir les fonds requis pour la construction. Voilà ma réponse à mon honorable ami (M. R. L. Borden) et je prétends qu'il n'est pas possible de me contredire. Qu'est-ce qui a eu lieu dans le cas du chemin de fer du Pacifique? Malgré toutes les subventions en terres et en argent, la compagnie a jugé nécessaire d'émettre des millions d'actions à 25 cents dans le dollar. Et, l'une dans l'autre, les émissions couvrant le total de \$60,000,000 n'ont probablement pas rapporté plus de 50 cents le dollar, au début. Je suppose qu'elle a dû également vendre ses obligations au rabais. J'ignore quel a été l'escompte, mais je ne doute pas qu'il y ait eu un escompte. Il est donc impossible de calculer dollar par dollar. Si la population veut que ces voies ferrées soient construites par le Grand Tronc ou toute autre compagnie agissant de concert avec lui, elle devra mettre cette compagnie sur le même pied que la Canadian-Northern, afin de lui permettre d'emprunter et de mener l'entreprise à bonne fin.

M. DAVIS : Je n'ai qu'un mot à dire relativement à la déclaration du leader de l'opposition (M. R. L. Borden), qui dit que le comité des chemins de fer tiendrait compte et des actions et des obligations de cette compagnie, lors de la réglementation des tarifs. Dans la discussion de cette question, je crois qu'il devrait être entendu que l'émission des actions n'entrera aucunement en ligne de compte lors de la réglementation des tarifs par le comité des chemins de fer. Si mon honorable ami (M. R. Borden) consulte les annales des chemins de fer des Etats-Unis, il constatera qu'ils sont tous sous la gouverne de commissaires et que la moitié environ des actions des compagnies de chemins de fer ne paie aucun dividende et n'est pas prise en considération lors de la réglementation des tarifs. Tout ce que nous avons à faire c'est de dire qu'on tiendra compte des

créanciers hypothécaires, car il est bien connu que c'est l'argent retiré de la vente des obligations qui sert à construire le chemin de fer et que le capital-actions est un élément de spéculation dont il ne faut pas tenir compte dans la réglementation des tarifs. Ainsi donc, inutile de nous préoccuper du capital, pourvu que nous prenions soin que le pouvoir d'émettre des obligations ne soit pas trop étendu. Ceux qui achètent des actions font un placement comme un autre et courent tous les risques.

M. BOURASSA : C'est avec plaisir que j'ai reçu les éclaircissements que le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a fournis touchant notre précieux système d'accorder des chartes, principalement à des compagnies aussi importantes que celle dont nous nous occupons. Ainsi que l'a dit le ministre, une compagnie ne peut peut-être pas construire un chemin de fer de cette importance sans avoir de grandes facilités de prélever des fonds, tant par la vente de ses actions que par l'émission de ses obligations hypothécaires. Mais si, comme le veut la rumeur publique, il est vrai que le gouvernement garantira le paiement des obligations de ce chemin de fer jusqu'à concurrence de \$20,000 par mille, ou de tout autre montant, le raisonnement du ministre perd beaucoup de force; car, grâce à la garantie de l'Etat, les obstacles que, au dire du ministre, les promoteurs de l'entreprise auraient à surmonter, s'aplaniront sans doute. Cependant, le capital autorisé demeurera.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un point qu'il faudra considérer.

M. BOURASSA : Mais le gouvernement nous donne-t-il l'assurance qu'il obligera la compagnie à restreindre son privilège d'émettre des obligations?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faudra peser la chose.

M. BOURASSA : C'est l'assurance donnée—

M. R. L. BORDEN : Si le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) en faisant une promesse quelconque touchant cette importante question voulait élever la voix, j'en serais fort aise. Nous n'avons pas entendu ce qu'il a dit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que c'était une question que le gouvernement aurait à examiner et à résoudre, s'il décidait de venir en aide à la compagnie de n'importe quelle manière. Il aurait à étudier la question de l'émission d'obligations, et c'est parce que personne n'était en mesure de dire si le gouvernement viendrait en aide à cette compagnie que le comité a dû fixer le montant du capital et des obligations.

M. BOURASSA : J'entends avec plaisir les explications que donne le ministre. Elles sont rassurantes. Il n'en est pas moins vrai que nous imposons à la population du pays que ce chemin de fer traversera un fardeau perpétuel aussi lourd que l'a été jusque ici le