

que le capital restreint que nous fixions était excessivement élevé. Si l'honorable député nous blâme parce qu'il suppose que nous permettons d'émettre des actions jusqu'à concurrence de \$40,000, je crois avoir clairement établi que ses calculs à cet égard sont erronés.

M. R. L. BORDEN : Je crois que le ministre n'a pas parfaitement saisi la portée de mes observations. J'ai fait remarquer que le bill, tel que présenté en premier lieu, permettait à la compagnie de posséder un capital de \$25,000 par mille. En supposant que la ligne partirait de Moncton, ce capital pourrait n'être plus que de \$20,000 environ par mille. Cependant, il faut faire entrer autre chose en ligne de compte, s'il est question de chercher à réglementer plus tard les tarifs, à savoir, le privilège d'émettre des obligations conféré par l'article 13. Sous l'empire de l'article 4, le capital sera de \$20,000 ou \$25,000 par mille; il pourrait même être de \$50,000 par mille, car la compagnie n'est tenue de construire que 1,500 milles et, dans ce cas-là, en vertu de l'article 4, le capital serait de \$50,000 par mille. Non seulement la compagnie émettra \$75,000,000 de capital-actions, elle émettra également des obligations jusqu'à concurrence de \$35,000 par mille de la division est, de \$30,000 par mille de la division de Québec et de la division des forêts, de \$20,000 par mille de la division des prairies et des \$50,000 par mille de la division des montagnes. A l'avenir le gouvernement devra tenir compte de cela, lorsqu'il entreprendra de réglementer les tarifs. A mon sens, le capital, y compris les obligations dont l'article 13 autorise l'émission, devrait être un peu proportionné au coût de l'entreprise; et je ne crois pas que le capital, en y comprenant les obligations, soit raisonnablement proportionné au coût de la voie ferrée, même en acceptant les calculs du ministre des Chemins de fer et Canaux. Il a fait observer que la construction de certains tronçons du chemin coûterait très cher. Mais le privilège d'émettre des obligations est étendu en raison de cette difficulté. Pour la voie qui desservira la division des montagnes, le bill autorise l'émission d'obligations à raison de \$50,000 par mille. J'ai pris la division des prairies uniquement pour me servir d'exemple, parce que nous possédons certaines données sur la construction d'une voie ferrée dans ce pays-là et que nous n'en avons pas concernant les autres régions. S'il est vrai, ainsi qu'on le déclare sur la foi des ingénieurs du Canadian-Northern et du ministère des Chemins de fer et Canaux, qu'il est possible de construire et d'outiller le chemin de fer dans la division des prairies à raison de \$18,000 par mille, pourquoi permettez-vous à cette compagnie d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de \$20,000 par mille, ainsi que des actions jusqu'à concurrence du même montant pour cette partie du chemin? Mon honorable ami croit-il qu'après l'émission de ces actions—et elles pourraient être émises à un bien faible pourcentage de leur valeur en vertu d'un marché nul

avec la compagnie qui construira le chemin—croit-il que, lorsque ces actions seront dans le portefeuille d'actionnaires de bonne foi qui les auront peut-être payées 60 à 100 cents dans le dollar et lorsque, de plus, le chemin sera grevé jusqu'à concurrence de \$20,000 par mille, le comité des chemins de fer et Canaux du Conseil privé, ou la commission des chemins de fer, ne tiendra aucun compte de ces actions et obligations lorsqu'il s'agira de fixer les tarifs de la compagnie? Il me semble que de pareils privilèges sont destinés à influencer considérablement sur la réglementation future des tarifs et, pour ma part, j'élève la voix pour protester contre l'octroi à ce chemin de fer, ou à tout autre, de privilèges aussi excessifs, si l'on tient compte du coût réel de la construction de la voie. Ce n'est pas la première fois que je soulève cette objection; je ne choisis pas ce chemin de fer pour m'opposer à cette pratique; pendant les deux dernières sessions, je l'ai combattue chaque fois que la Chambre a été saisie d'un bill constituant en corporation une compagnie de chemin de fer. Et je dois dire qu'à ma connaissance aucune charte n'a été accordée depuis quelque temps qui conférerait des pouvoirs aussi exagérés, quant au capital de la compagnie, que ceux qu'on se propose de conférer à la présente compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un mot de réponse à l'adresse de l'honorable député (M. Borden, Halifax). Dans les observations que je faisais, il y a un instant, je n'ai pas refusé le raisonnement que vient de faire l'honorable député, parce que, je l'avoue, mon attention étant absorbée par la question que je traitais, je n'ai pas compris qu'il ajoutait les obligations au capital. Dès qu'il le fait, son assertion concernant la somme dont chaque mille est grevé, n'est pas dénuée de bon sens. Pourtant, voici ce que j'ai à dire sur ce sujet: je m'oppose aussi fortement que n'importe quel membre du comité à ce qu'on autorise des émissions excessives d'actions et d'obligations. Devant le comité des chemins de fer, j'ai bataillé de mon mieux pour diminuer ces chiffres, pour restreindre ces émissions dans de justes limites. Et maintenant, je ne nierai pas—cela est indiscutable—que l'émission d'un grand nombre d'actions, ainsi que l'exercice de privilèges exagérés en ce qui a trait aux obligations, influera nécessairement sur les affaires de la compagnie et, en autant que l'émission sera excessive, imposera un fardeau injuste au commerce du pays. Il est impossible de ne pas en convenir. Pourtant, je ferai remarquer également que c'est là l'un des résultats qui découlent nécessairement de la construction des voies ferrées du Canada par des corporations. Vous ne pouvez pas les construire autrement. Puisque la population est hostile à la construction de ces voies ferrées par le gouvernement fédéral, puisqu'elle préfère confier cette entreprise à une compagnie, il faut donc fournir à celle-ci les moyens de prélever les fonds nécessaires. Et je déclare, qu'à mon avis, elle