

qu'il soit à propos pour un gouvernement de prendre une pareille responsabilité, même si la Chambre était disposée à le lui permettre. Vu que la loi permet d'émettre des actions sans qu'un sou soit payé, le parlement doit prendre bien soin que le capital ne dépasse pas la somme nécessaire pour exécuter les travaux.

**Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :** L'honorable député vient de citer un article du bill des chemins de fer, mais il doit avoir oublié que j'ai expliqué que cet article qui existe dans l'ancienne loi, avait été répété dans le bill, mais que je n'en étais pas satisfait et que je me proposais de le modifier assez considérablement. Si l'honorable député veut se rapporter au nouveau bill de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, il verra ces changements indiqués à l'article 11. En discutant un article comme celui-ci on doit se demander d'abord s'il est raisonnable ou à propos de donner des actions en échange d'une propriété d'une valeur réelle. Je suis convaincu que la grande majorité admet ce droit. L'opération pourrait se faire d'une manière indirecte, au moyen d'un échange d'argent, qui serait ensuite employé à acheter des actions. Il vaut donc mieux autoriser l'opération en l'entourant des garanties nécessaires. Or, voici l'article qui, à mon sens, contient ces garanties :

Les directeurs de la compagnie élus par les actionnaires peuvent constituer et émettre à titre d'actions libérées des actions de la compagnie, souscrites ou non, et ils peuvent attribuer et remettre en paiement d'outillage, matériel roulant, docks, élévateurs, quais, entrepôts, bateaux ou navires, ou matériaux de tout genre ou en considération de droits, pouvoirs et privilèges acquis et aussi pour les créances sérieuses des entrepreneurs et des ingénieurs, tel montant d'actions qui sera une compensation légitime et raisonnable pour les créances sérieuses des entrepreneurs et des ingénieurs, tel montant d'actions qui sera une compensation légitime et raisonnable pour les biens achetés ou pour les droits, pouvoirs et privilèges acquis ou pour les services de promoteurs, eu égard à la valeur marchande des actions au cours du marché, et cette émission et cette répartition d'actions lieront la compagnie et ces actions ne seront assujéties à aucun appel de versement.

C'est cet article que je proposerai de mettre dans le bill de la commission des chemins de fer. Quand le bill du Grand Tronc est venu devant le comité du chemin de fer, j'ai demandé de le substituer à l'article ordinaire de la loi des chemins de fer.

Avant de reprendre mon siège, j'aimerais à répondre quelques mots à l'honorable député de Selkirk (M. McCreary), ainsi qu'à l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). L'honorable député de Selkirk dit qu'il n'a jamais entendu une proposition comme celle que j'ai faite, demandant que si le gouvernement croyait que cela pût aider à l'entreprise, il fut autorisé, en présentant au parlement un bill accordant de l'aide, à changer le tracé ou les autres conditions, s'il croit ces changements opportuns et de nature à être ratifiés par le parlement et le pays. Mon honorable ami n'a jamais eu connais-

sance qu'une semblable proposition ait été faite à un parlement. Or, tout le monde connaît le cas du chemin de fer Canadien du Pacifique. Dans le bill qui fut présenté au parlement pour autoriser la construction de ce chemin par la soi-disant compagnie elle-même, cette compagnie fut constituée par le bill lui-même et toutes les conditions contenues dans le contrat passé entre le gouvernement et la compagnie furent incorporées dans le bill. C'est exactement ce qui aura lieu pour le Grand Tronc, si le parlement décide de lui donner de l'aide, et cela sera assurément un excellent moyen.

Je ne vois pas la moindre objection à cette proposition ; en déterminant le tracé et les conditions auxquelles le chemin sera construit le gouvernement exercerait un pouvoir très salutaire.

L'honorable député de Labelle prétend que ce serait tout remettre entre les mains du gouvernement. Il fait erreur. Toute proposition impliquant une dépense d'argent ou une subvention doit venir du gouvernement. C'est lui qui doit prendre la responsabilité de la présenter au parlement, et c'est à ce dernier à la rejeter ou à l'approuver. Je ne vois donc rien dans cette proposition que le comité ne puisse accepter. Sur ce point je partage entièrement l'avis de mon collègue, l'honorable ministre des Finances. Je ne crois pas que la compagnie puisse conduire cette entreprise à bonne fin sans l'aide du gouvernement, et ce sera au gouvernement à dire à quelles conditions cette aide lui sera accordée.

**Le PREMIER MINISTRE :** Dans les questions de cette nature la coutume est d'adopter le rapport du comité devant lequel le bill a été renvoyé. C'est devant le comité qu'il convient de discuter les questions de cette nature et on nous dit qu'elles y ont été soigneusement étudiées, plus même que celles qui sont venues devant le parlement depuis des années. Ainsi, à moins de très graves raisons, nous devons suivre cette règle sage et nous conformer au rapport du comité. Le seul reproche que l'on fait à ce rapport, c'est qu'il autorise un capital trop élevé, ce qui, par la suite, nous empêcherait de régler les taux de la compagnie. Je me permettrai de demander à l'honorable député de Labelle ou à tout autre membre de cette Chambre s'ils croient réellement que le capital de cette compagnie est trop élevé ? Croient-ils que ce chemin de fer puisse être construit avec le capital fixé par le bill ? Mon opinion est que le pays aurait raison d'être grandement satisfait si le Grand-Tronc-Pacifique construisait cette ligne aux conditions stipulées dans le bill. Il est vrai que la compagnie est autorisée à émettre pour \$75,000,000 d'actions et à hypothéquer le chemin pour une somme considérable, mais mon honorable ami croit-il que si ces \$75,000,000 d'actions étaient mises sur le marché elles rapporteraient cette somme ? Il sait bien que non, Je répète que le pays devrait avoir de la reconnaissance au Grand-Tronc-Pacifique si cette compagnie construisait ce chemin depuis Moncton jusqu'à la côte du Pacifique