

Northern n'a pas d'intérêt à faire faire une estimation au-dessous du coût réel de l'entreprise. L'estimation des ingénieurs du gouvernement était, je le crois, inférieure d'un ou deux mille dollars au chiffre que j'ai mentionné.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX** : \$18,200, d'après l'une, et \$18,000 d'après l'autre.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas que l'écart fût aussi petit et, ainsi que me le rappelle mon honorable ami, le député de Toronto-ouest (M. Clarke), le coût de la construction de cette partie de la voie serait augmenté, disait-on, parce qu'il y a plusieurs ponts très coûteux à construire. Or, si la Compagnie du Canadian Northern peut construire et outiller sa voie ferrée à raison de \$18,000 par mille, dans la division des prairies, pourquoi cette Chambre permettrait-elle au Grand Tronc du Pacifique d'avoir un capital de \$40,000 par mille sur cette partie du chemin? Nous ne devrions pas adopter cet article avant que les parains du bill ou le ministre des Chemins de fer et Canaux motivent la demande d'un capital élevé pour cette partie de la voie, et même pour le réseau tout entier.

Je n'approuve pas qu'on restreigne injustement le capital de la présente compagnie ou de toute autre, car je sais que les capitalistes qui placent leurs fonds dans des entreprises semblables doivent avoir une marge raisonnable. Pourtant, mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, parlant au nom du gouvernement, s' imagine, a prétendu qu'un capital trop élevé entraverait la réglementation des tarifs que pourrait entreprendre subséquemment l'Exécutif, le comité des chemins de fer du Conseil privé ou la commission qu'on se propose de créer. Par conséquent, s'il n'en coûte pas plus de \$18,000 par mille pour construire et outiller ce chemin et si nous autorisons la compagnie à avoir un capital s'élevant à \$40,000 par mille, ne devons-nous pas raisonnablement nous attendre que nous serons moins en état de réglementer les tarifs de la compagnie à l'avenir, que si nous restreignons son capital au coût probable de la construction de la voie ferrée. Pour ma part, je voudrais obtenir des explications plus claires, entendre motiver ce fort capital, avant de consentir à donner à cette compagnie les privilèges que lui confèrent les articles 4 à 13 du bill.

Il y a un autre point qu'il est peut-être bon de mentionner dans le moment. Cette compagnie qui, en vertu de l'article 4, aurait un capital de 75 millions de dollars, n'est pas tenue, si je comprends bien les dispositions du bill, de construire aucune partie de la voie en particulier. La seule condition nécessaire pour maintenir sa charte en vigueur est mentionnée à l'article 33.

Si la construction du chemin de fer n'a pas été commencée, et s'il n'y a pas été dépensé trois millions de piastres dans les deux ans à compter de la date à laquelle le présent acte aura été sanctionné, ou si le chemin de fer n'a

pas été terminé et mis en exploitation dans les sept ans à compter de cette même date, les pouvoirs conférés à la compagnie par le parlement seront caducs, nuls et de nul effet à l'égard de ce qui du chemin de fer restera alors inachevé.

Si c'est l'unique disposition et c'est la seule que je trouve dans le bill, il s'ensuivra nécessairement que la compagnie, autorisée à posséder un capital de \$75,000,000 en vertu de l'article 4, pourra ne construire que 1,500 ou 1,000 milles de voie ferrée et que, par conséquent—son capital-actions étant \$75,000,000—sera de \$50,000, ou même plus, par mille. Il me semble qu'il faut toujours prendre des garanties en ce qui a trait à cette partie du bill, et je demanderai à mon honorable ami pourquoi il juge nécessaire d'autoriser cette compagnie à posséder un capital qui doit être considéré à présent comme trop fort.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX** : Je ne saurais comprendre comment mon honorable ami a tiré la conclusion que le présent bill autorise la possession d'un capital-actions de \$40,000 par mille de chemin de fer dans la division des prairies. Dans ce bill, nous avons inséré les mêmes dispositions concernant le capital de la compagnie que dans les autres bills, ou peu s'en faut. En comparant le montant des actions que nous avons permis au Canadian-Northern d'émettre, au montant de l'émission autorisé dans le présent bill, nous ne croyons pas faire plus dans le cas actuel que nous n'avons fait en faveur du Canadian-Northern. L'honorable député ne doit pas perdre de vue que ce projet de loi permet de construire 3,000 milles de chemin de fer dont au moins 1,600 à 1,800 milles seront très difficiles et très coûteux à construire. On estime à 1,500 milles la distance qui sépare Québec de Winnipeg. Ce pays, vous ne l'ignorez pas, est fortement accidenté et le chemin de fer qui le traverse coûtera beaucoup plus cher que celui qui franchira la division des prairies. A peu de distance à l'ouest de Winnipeg vous entrez dans un district montagneux et pour vous rendre à Fort-Simpson, la construction de la voie sera difficile et coûteuse. En estimant à 3,000 milles la distance d'un océan à l'autre, nous avons permis à la compagnie de grever de \$25,000 chaque mille de voie ferrée. Il est inexact de dire que nous lui avons permis d'émettre \$40,000 d'actions par mille. C'est \$25,000 par mille seulement. Il ne faudrait pas une émission aussi forte pour la division des prairies que pour le reste. Pour les divisions de Québec et des Rocheuses, l'émission devra être du double, peut-être de plus, de l'émission couvrant la division des prairies; de sorte que, si on compare le projet approuvé par le comité au projet approuvé par le gouvernement dans le cas du Canadian-Northern dont le réseau ne couvrirait pas plus de 1,500 milles—800 déjà construits et 700 à construire—nous n'avons pas mis le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique sur un autre pied que l'autre compagnie. Après mûre réflexion, nous n'avons pas cru