

ne mentionne pas le mot "capital-actions" et elle ne le définit pas, pas plus qu'elle ne limite son interprétation. Que ces paiements doivent se faire au moyen d'actions privilégiées ou ordinaires, c'est là une question discutable; mais l'Acte des chemins de fer, qui existe depuis 1888, ne contient aucune restriction à ce sujet, c'est pourquoi je dis que les arguments que j'ai avancés en réponse à l'honorable député d'Hamilton sont bien fondés.

Le député de Norfolk-sud nous a dit que les actions privilégiées n'étaient pas employées de cette manière, il parlait par expérience, et son opinion doit avoir beaucoup de poids. Si ces actions n'ont jamais été employées de cette manière jusqu'à présent, je ne vois rien qui puisse nous faire croire qu'elles le seront dans le cas actuel. Mais j'ignore quelles peuvent être les intentions des promoteurs de ce bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis loin d'approuver cette méthode de disposer du capital-actions de la compagnie; et je considère que l'on aurait absolument tort de permettre d'employer ce capital-actions privilégié de cette manière. L'honorable député ferait bien de consentir à laisser insérer les mots "actions dans le capital-actions ordinaire de la compagnie," dans la deuxième ligne de l'article, afin qu'il puissent s'appliquer aux actions privilégiées comme aux actions ordinaires.

M. McCARTHY : Laissons cet article en suspens.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'amendement pourrait être fait du consentement unanime de la Chambre.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je ne le crois pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que l'on peut tout faire avec ce consentement.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Voici la raison pour laquelle un jour d'avis est requis. Il s'agit ici d'un bill d'intérêt privé et il se peut que des personnes étrangères sachant que le bill viendrait devant le comité aujourd'hui, et connaissant le règlement de la Chambre au sujet de ces avis, soient privées du droit d'être entendues, dans le cas où elles le désireraient, par suite de leur absence.

M. HUGHES (Victoria) : Des personnes étrangères ne pourraient être entendues dans tous les cas.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Elles le pourraient par l'entremise de leurs représentants.

L'honorable M. TISDALE : M. l'Orateur-suppléant a parfaitement raison quand il dit que nous ne devons pas amender un seul article de ce bill avant d'en avoir donné avis,

M. McCARTHY.

bien que je sois à peu près convaincu que nous pouvons tout faire en comité général, de consentement mutuel. Je me rappelle que la même question s'est soulevée au sujet du bill concernant le chemin de fer de London et Port-Stanley, ses promoteurs y avaient apporté certains amendements avec le consentement unanime du comité.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je vais donner lecture du règlement.

M. R. L. BORDEN : Avant que vous donniez lecture de ce règlement, me permettriez-vous de faire remarquer que ces règlements faits pour guider les délibérations de la Chambre, concernent exclusivement ses membres et n'ont rien à voir avec la conduite ou les avantages de ceux qui n'en forment pas partie.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Sachant qu'il existe un règlement défendant de soumettre des amendements importants quand la Chambre est constituée en comité général, il se peut que certains députés se soient absentés, ce qu'ils n'auraient pas fait s'ils eussent cru une pareille chose. Le règlement se lit comme suit :

Nul amendement important ne peut être proposé à un bill privé, dans un comité général, ou lors de la troisième lecture du bill, à moins qu'il n'en ait été donné un jour d'avis au préalable.

Bourinot dit que la véritable ligne de conduite à suivre est de renvoyer le bill devant le comité spécial auquel il a déjà été soumis.

L'honorable M. HAGGART : A quoi bon soumettre le bill au comité, si nous ne pouvons le modifier ?

M. R. L. BORDEN : Permettez-moi d'ajouter, M. le président, que le résultat logique de votre décision, c'est que l'on ne peut jamais suspendre les règlements de la Chambre à moins que tous les députés soient à leurs sièges.

M. McCARTHY : Je demande que cet article soit laissé en suspens jusqu'à ce que j'aie constaté si cet amendement est important ou non. J'ignore quelle sera l'opinion des promoteurs du bill sur ce point.

L'article est laissé en suspens.

Article 12, décrivant la ligne du chemin de fer.

M. CLARKE : Dans l'avis de demande d'une charte, la tête de ligne de l'est se trouvait à Gravenhurst. Quelle est la raison qui a amené la compagnie à lui substituer Moncton ? Je vois aussi que cet article 12 contient les mots suivants :

Pour de là prendre une direction nord-ouest et ouest en passant au nord du lac Népigon dans la province d'Ontario jusqu'à un endroit situé à ou près la ville de Winnipeg; puis, en allant vers l'ouest et le nord-ouest, traverser Battleford, Edmonton et Dunvegan ou les environs, ou suivre toute autre voie plus favorable qui pourra être ci-après établie, mais qui devra