

M. MITCHELL : Arrêtez ; êtes-vous aveugle ?

M. IVES : Je veux entendre l'honorable monsieur.

M. MITCHELL : Êtes-vous aveugle ou sourd ?

M. IVES : Je ne suis ni aveugle ni sourd ; je ne veux pas non plus, parler assez longtemps pour vous empêcher de le faire dans quelques instants.

Je n'ai vu aucune preuve que l'on ait fait des efforts pour vendre cette charte. L'honorable député de King a apporté comme preuve, aujourd'hui, un contrat censé passé entre un M. Macdonald et M. Beaty. Assurément la preuve qu'il a apportée ne constituait aucune preuve quelconque. En vertu de ce contrat, Macdonald devait prendre les obligations, et je suppose, la subvention en terres, et construire le chemin ; il devait aussi payer \$1,500 par mille à la compagnie sur le produit des obligations et des terres. C'est là tout ce que contient ce contrat. Il n'y a eu aucune proposition de vendre la charte. Il n'était pas du tout compris que Macdonald devait se charger de l'organisation de la compagnie et de la faire fonctionner dans la suite ; il n'était pas du tout compris que ces directeurs devaient être libérés de responsabilité dans la compagnie, que M. Beaty devait cesser d'être président, ou que le député de King devait cesser d'être directeur. Que devait-on faire de ce chemin lorsqu'il serait construit ? Devait-il fonctionner seul ? Est-ce qu'il ne devait pas y avoir d'administrateur général ? Est-ce qu'il ne devait pas y avoir de trésorier ? Est-ce qu'il ne devait pas y avoir personne pour recueillir les produits du trafic des marchandises et des voyageurs, personne pour payer l'intérêt sur ces obligations ? Qui devait procurer le matériel de roulement et payer l'intérêt sur ces obligations ? Si vous prenez cette somme de \$1,500 qui—on a cherché à le faire croire—était destinée à être partagée comme un butin entre les directeurs, vous verrez que ce n'est qu'une année d'intérêt sur \$25,000 par mille à 6 pour 100, et beaucoup moins, dans le cas où l'on achèterait le matériel de roulement. On parlera de ces \$1,500 par mille comme étant le montant que ces messieurs devaient se partager.

Or, sur cette somme, ils devaient payer l'intérêt sur ces obligations pendant une année ou deux durant la construction, et l'intérêt pour un an à 6 pour 100 sur \$25,000 par mille serait de \$1,500 par mille. On devait s'occuper de l'achat du matériel roulant, il fallait payer les anciennes dettes de la première compagnie, ou plutôt les $\frac{3}{4}$ de ces dettes, car le paiement de l'autre quart était prévu en vertu de l'arrangement ; et cependant l'on a dit que c'était là un trafic de la charte, que c'était une vente de la charte, sans dire un mot du capital-actions ou de l'arrangement en vertu duquel l'organisation de la compagnie devait être remise à Macdonald ou à tout autre. Mais on dira que c'était une vente de la charte. Je prétends que ce n'est pas le cas ; c'était simplement un contrat conclu avec Macdonald, en vertu duquel il devait construire le chemin de fer ; et il est facile de comprendre les différentes manières dont ces \$1,500 pourraient être employées et dépensées sans supposer que M. Beaty avait de mauvaises intentions lorsqu'il a fait des stipulations pour le paiement de ces \$1,500.

M. MILLS : Quel était l'objet de la contestation ?

M. IVES : Quelle contestation ?

M. MILLS : Entre le député de King et celui de Toronto-Ouest.

M. IVES : La contestation entre le député de King et celui de Toronto-Ouest est une question qui n'affecte pas du tout l'intérêt public. Il importe où il n'importe pas que ce chemin de fer soit construit. L'importance de la construction de chemin n'est pas amoindrie ni augmentée le moins du monde par le fait que M. Beaty est l'administrateur général de l'entreprise et qu'il en est le président, ni par le fait que M. Woodworth en est l'administrateur général ou

le président. Il n'est pas du tout important, pour l'intérêt public, que ces deux hommes s'accordent ou ne s'accordent pas. C'est une affaire malheureuse, car il faudra peut-être les efforts réunis de ces deux hommes pour compléter les travaux. Il est malheureux qu'il ne se soient pas accordés.

M. COOK : Oui, cela a fait sortir le chat du sac.

M. IVES : Mais il n'est pas important qu'ils s'accordent ou ne s'accordent pas. L'honorable député dit que cela a fait sortir le chat du sac. Les honorables députés de la gauche n'ont qu'un seul avantage ; ils s'accordent si bien entre eux qu'ils ne se divisent jamais.

M. COOK : Il n'y a pas de raison pour se diviser.

M. IVES : On a parlé beaucoup du fait que l'honorable député de Toronto-Ouest s'était réservé un droit de contrôle absolu par cette charte, ou, en d'autres termes, que la plus grande partie du capital-actions lui était transférée. Or, qu'est-ce que cela signifie ? Si vous aviez entendu quelques-uns des honorables messieurs qui ont adressé la parole devant le comité des chemins de fer, vous supposeriez que ces \$386,000,000 d'actions pouvaient être converties en tout temps en \$386,000, argent comptant.

Tout ce que je puis dire, c'est que ces actions valent peut-être de l'argent, si vous n'avez pas besoin d'argent, mais s'il vous faut de l'argent et que vous mettiez ces actions en vente, vous constaterez qu'elles n'ont absolument aucune valeur. Que signifient ces \$386,000 ? Ils signifient simplement que celui qui a ces actions a le contrôle de cette charte et qu'il peut aller de Dan à Bersabée, pour me servir des paroles du député de King, à la recherche de quelqu'un qui voudra placer des capitaux sur cette subvention en terres et sur ce chemin de fer et qui voudra le construire. C'est là la signification de ce chiffre, car partout où vous trouverez des capitalistes qui voudront placer de l'argent dans la construction de ce chemin ou dans toute autre entreprise analogue, vous constaterez qu'ils demanderont un droit de contrôle dans l'organisation ou la compagnie. Lorsqu'une compagnie de chemin de fer, qui a de l'argent pour payer son entrepreneur, va trouver des entrepreneurs et conclut un arrangement pour la construction d'un chemin de fer, les entrepreneurs ne demandent pas qui a le droit de contrôle ; ils ne s'occupent pas non plus de la question des actions. Mais quand une compagnie n'a pas de capitaux, qu'elle n'a que le droit de construire le chemin de fer et le droit de recevoir 6,400 acres de terre, lorsqu'elle aura complété les travaux, quand cette compagnie va trouver un capitaliste—l'entrepreneur doit être capitaliste dans ce cas—et lui demande de construire le chemin de fer, la première question que l'entrepreneur-capitaliste pose est celle-ci : "Qui a le droit de contrôle dans le capital-actions de cette compagnie, et pouvez-vous me transmettre le droit de contrôle quand les travaux seront complétés ?"

Or, ces \$386,000 dont on parle comme s'il s'agissait de tant d'argent et dont les journaux ont parlé comme d'une grande découverte, une énormité commise par le député de Toronto-Ouest, ces \$386,000 d'actions n'auront aucune valeur tant que le chemin de fer ne sera pas complété et n'auront peut-être alors aucune valeur, si ce n'est pour celui qui contrôle l'organisation du chemin de fer, qu'il devrait nécessairement contrôler avant qu'il lui fût possible de conclure des arrangements pour la construction de cette route. J'ai dit au comité des chemins de fer, dans une circonstance précédente, et je désire répéter ici que, dans mon opinion, dans des entreprises de ce genre, si le capital-actions devenait moins élevé, s'il était peut-être restreint à un millier de dollars par mille, ou à peu près, et que l'émission fût diminuée de façon à permettre aux promoteurs de la payer et de former un fonds pour les explorations et les dépenses préliminaires, la chose serait de beaucoup préférable au plan actuel. Nous permettons aujourd'hui à une compagnie de chemin de fer d'émettre un capital-actions d'environ \$20,000 par mille. Eh bien, en règle générale, ce capital-actions