

me approchant celle pour laquelle nous autorisons cette compagnie à hypothéquer le chemin.

On ne peut citer aucun chemin de fer en existence qui ait été construit et outillé, sur un pied comme devra l'être celui-ci, pour \$20,000 par mille dans la prairie et \$30,000 sur les autres sections. Le comité des chemins de fer accorde toujours \$40,000 par mille, pour la construction d'un chemin de fer dans un pays comme celui que doit traverser ce chemin, et ici ce privilège est limité à \$30,000, ce qui est une forte diminution.

Je considère que les prix que l'on donne pour la construction des premiers chemins de fer sont très bas, et je crois que ceux qui ont étudié la question admettront aussi que les prix mentionnés dans le présent bill sont également très bas. Nous savons par l'expérience du Canadien du Pacifique et des autres voies ferrées construites à travers ce pays, que ce chemin ne pourra pas être construit pour \$20,000 et \$30,000 par mille.

Laisant de côté tout ce qui pourrait survenir plus tard, concernant la subvention, pour ne considérer que la valeur de l'entreprise, je dis que le privilège d'hypothéquer, réduit comme il l'est, est très bas, si cette compagnie est sérieuse et entend exécuter les travaux. Sous ce rapport elle ne peut être comparée, ni au Canadien du Pacifique, ni à l'Intercolonial, ni à aucune autre compagnie de chemin de fer au Canada.

Son seul autre moyen de se procurer de l'argent en vertu de cette charte c'est d'émettre des actions, et même sous ce rapport ses privilèges sont beaucoup plus restreints que ceux de certaines autres compagnies. Tout ceux qui ont un peu d'expérience en matière de chemin de fer admettront que les privilèges accordés par cette charte ne permettent pas à cette compagnie de prélever plus d'argent qu'il n'en faut pour mettre le chemin en bon état. Cette question a été soigneusement étudiée devant le comité, et pour ma part, je suis disposé à appuyer la proposition qu'il y a devant la Chambre. Nous ne devons pas tenir compte des rumeurs, mais nous devons nous guider sur les leçons du passé et sur ce que nous savons concernant la construction des chemins de fer déjà construits dans le pays.

M. DAVIS : Si le principe posé par le chef de l'opposition, c'est-à-dire, si la commission des chemins de fer, en fixant les taux, devait tenir compte du capital d'une compagnie, afin de lui permettre de payer un dividende sur ses actions, alors les actions de toutes les compagnies de chemin de fer du pays vaudraient le pair. Aux Etats-Unis et probablement ici, aussi, il y a des actions de chemin de fer qui ne valent pas la dixième partie de leur valeur nominale. En fixant les taux on ne tient jamais compte du capital de la compagnie. Si l'on consulte le rapport de la commission interfédérale du commerce, on voit que la moitié des actions de chemins de fer aux Etats-Unis n'a rapporté aucun dividende l'an dernier, ni durant le dernier

M. SUTHERLAND.

semestre. Les chemins de fer américains sont sous la direction, non seulement de la Commission interfédérale du commerce, mais aussi d'une commission des chemins de fer dans chaque état. En fixant les taux, ces commissions ne tiennent jamais compte du capital des compagnies, et je ne crois pas que cette règle doive être adoptée ici.

M. BARKER : A entendre certains députés on pourrait croire qu'il est parfaitement indifférent que le capital autorisé d'une compagnie de cette nature soit \$50,000,000, \$75,000,000, \$100,000,000. Ces mêmes députés iront ensuite devant le public et dénonceront avec indignation l'iniquité de la majoration du capital et des actions qui est un moyen de soutirer de l'argent du public ; car il est évident que plus le capital est considérable, plus il faut d'argent pour payer les dividendes. Il est facile de présenter un bill comme celui-ci et de dire qu'il ne contient rien de condamnable. Dans l'Acte des chemins de fer il y a un article que le ministre des Chemins de fer et Canaux demande à faire revivre dans le bill actuellement pendant devant la Chambre. A mon sens cet article touche de très près à la question que nous discutons en ce moment. Le capital autorisé d'une compagnie doit-il être proportionné aux travaux qu'elle a à exécuter ? Je citerai à ce propos l'article suivant de la loi des chemins de fer de 1888 qui est actuellement en vigueur :

Les directeurs de la compagnie élue par les actionnaires pourront faire et émettre des actions de la compagnie comme actions libérées, qu'elles aient été souscrites ou non, et pourront répartir et donner ces actions en paiement des expropriations, de l'outillage, du matériel roulant ou des matériaux de toute espèce, et aussi en paiement des services des entrepreneurs et ingénieurs ; et cette émission et répartition d'actions liera la compagnie, et il ne pourra être fait aucune demande de versements sur ces actions.

Personne n'ignore le but de cet article. Une compagnie comme il est question d'en former une ici, est ordinairement lancée par ce qu'on appelle des promoteurs et il n'est pas rare de voir les compagnies de cette nature en relations très intimes, non seulement avec des lanceurs d'affaires, mais aussi avec une compagnie de construction qui sera chargée d'exécuter les travaux. Il arrive alors que si cette compagnie est autorisée à émettre pour \$75,000,000 d'actions elle pourra faire un cadeau de \$10,000,000 ou \$15,000,000 à une demi-douzaine de particuliers qui paraissent former une compagnie distincte, chargée de construire une ou plusieurs sections du chemin.

Il est bien facile de dire : peu importe le chiffre du capital d'une compagnie. Je crois au contraire que cela importe beaucoup de pouvoir émettre des actions sur lesquelles pas un sou n'a été payé, et d'en faire présent à ceux qui sont supposés avoir rendu service à la compagnie. Un honorable député voudrait que tous ces détails fussent laissés au gouvernement. Je ne crois pas