

chemin de fer Canadien du Pacifique ou au Grand Tronc. J'en ai été guéri. Mais j'ai appris à connaître quelque chose de la valeur des titres et des débetures de chemins de fer. Notre grande difficulté a toujours été d'attirer les capitalistes naïfs, dont nous avons si grand peur aujourd'hui. Je crois que si la commission des chemins de fer vaut quelque chose, elle nous protégera et, qu'en conséquence, nous n'avons pas besoin de détruire l'un des moyens qui est indispensable pour la construction d'un chemin de fer. J'ai moi-même aidé à faire adopter un article semblable en 1888, et il était approuvé par le gouvernement conservateur. Depuis ce temps, malgré les milliers de milles de chemins de fer construits, nous n'avons constaté aucun abus sous ce rapport. Le nouvel article proposé par le ministre des Chemins de fer a pour but de restreindre d'avantage les pouvoirs. Cet article n'est-il pas le même que celui que le ministre des Chemins de fer se propose d'insérer dans le nouvel acte concernant les chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est fondé sur ce principe.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que l'article tel que rédigé ne permet pas d'accorder un certain montant du capital-actions de la compagnie pour récompenser celui qui lui a aidé à placer ses débetures sur le marché ? Cela ne serait-il pas possible si vous laissez les mots "ou services rendus" ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, cela se trouve compris dans les mots "services rendus", à l'exception des services de mise en train du projet, qui en sont exclus.

M. R. L. BORDEN : Cette partie a-t-elle été retranchée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, mais je suis prêt à le faire si le comité le juge à propos. Je n'y tiens pas absolument.

M. CLARKE : Pourquoi ne pas le supprimer complètement ?

L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Le règlement veut que tout amendement à un bill d'intérêt privé soit précédé d'un avis d'une journée.

M. BARKER : Dans tous les cas, cela devrait être des actions non privilégiées.

M. McCARTHY : La réponse à cette question se trouve dans ce que j'ai déjà dit à l'honorable député. L'article 39 de l'Acte des chemins de fer est absolument le même que celui-ci, et il est en vigueur depuis 1888.

M. BORDEN (Halifax) : La remarque du député de Simcoe-nord aurait sa raison d'être, si l'Acte général des chemins de fer contenait des dispositions concernant l'émission d'actions privilégiés ; mais comme il

n'en contient pas, ses paroles n'ont guère d'importance.

M. McCARTHY : Je ne crois pas qu'il contienne de dispositions concernant les émissions d'actions d'aucune espèce.

M. BORDEN (Halifax) : Dans ce cas, cet article a une application toute différente de celle de l'Acte des chemins de fer ; car ce bill permet d'émettre des actions privilégiées, et l'article 11 est suffisamment large pour comprendre les actions privilégiées. L'article devrait être modifié dans le sens indiqué par l'honorable député d'Hamilton. Je ne vois pas quelles sont les objections raisonnables que les promoteurs de ce bill peuvent y opposer, car le but que l'on veut atteindre par cet article 11 peut s'atteindre la même chose en limitant ses dispositions aux actions ordinaires.

M. TISDALE : J'admets avec le chef de l'opposition que s'il existe un doute, il vaut mieux définir bien clairement que c'est des actions ordinaires dont on veut parler, et je crois que les promoteurs y consentiront.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ne permettriez-vous pas à un entrepreneur de se faire payer au moyen d'actions privilégiées ?

M. TISDALE : On émet des actions privilégiées dans le but d'accorder une garantie supérieure aux obligations ordinaires. Les promoteurs de l'entreprise ne peuvent avoir eu l'idée de demander ce privilège, car ce serait une innovation. Je ne sache pas que ce droit ait jamais été accordé. Je voterais contre toute proposition tendant à permettre d'accorder des actions privilégiées ; mais, si le comité est d'avis contraire, ou devrait indiquer bien clairement si ce seront des actions privilégiées ou ordinaires. Il existe des raisons graves de ne pas permettre que l'on puisse disposer des actions privilégiées de cette manière. Les directeurs pourraient alors en disposer de leur plein gré, sans avoir besoin de recourir à l'autorité du parlement. Quand le bill fut soumis au comité des chemins de fer, aucune question de cette nature ne fut soulevée. S'il en avait été question, je me serais certainement opposé à ce qu'il insère cette disposition concernant les actions privilégiées.

M. GOURLEY : Y a-t-il dans l'Acte des chemins de fer un article permettant l'émission d'actions privilégiées ?

M. McCARTHY : Non, pas plus que pour les actions ordinaires.

M. GOURLEY : Dans ce cas, ces privilèges doivent être limités aux actions ordinaires.

M. McCARTHY : Malgré tout le respect que je professe pour l'opinion du chef de l'opposition, je ne crois pas que son argument soit bon ou valable. La clause interprétative