

lière qui pourrait alors faire de l'argent sur le transport d'un colis d'une gare à une autre ou d'un entrepôt à un autre dans le centre de la ville.

L'honorable M. JONES : Je n'ai jamais prétendu cela.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Laissez-moi finir.

L'honorable M. JONES : L'honorable sénateur s'est engagé dans une mauvaise voie, et je veux le remettre dans la bonne.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Non, je ne me trompe pas. Si on ne doit pas faire payer pour transporter les marchandises sur ce deuxième chemin, pourquoi alors cette deuxième compagnie qui veut construire un entrepôt dans le centre de la ville de Brandon ? Serais-je assez stupide pour ne pas comprendre la différence entre décharger votre wagon d'instruments aratoires à la gare ou le remettre à une autre compagnie qui en fera le déchargement ? Pourquoi cette autre compagnie demande-t-elle une charte ? On dit que c'est dans l'intention de construire des entrepôts dans quelque partie de la ville et ensuite de relier ces entrepôts par un chemin de fer avec les différentes gares qui sont sur les confins de la ville. Cette compagnie espère certainement faire des bénéfices dans cette exploitation, car autrement elle ne demanderait pas ce bill, à moins qu'elle ne soit composée d'aussi grands philanthropes que l'honorable sénateur qui a fait ce raisonnement, et qu'elles ne dépensent leur argent que pour le bénéfice des autres et non pas pour le leur. Je n'ai pas encore trouvé de corporation ou d'individu disposé à agir de cette façon.

Je ne vois donc aucune bonne raison pour construire ce chemin dans le centre d'une ville, dans le but de se relier avec les différents chemins de fer à leurs gares respectives, et transporter au centre de la ville les marchandises qui arrivent à l'une ou l'autre des gares au lieu de les décharger à ces gares mêmes. Nous savons qu'il n'y a pas une gare sur toute la ligne du Grand-Tronc ou sur la ligne d'aucun autre chemin de fer où il n'y a pas un entrepôt pour recevoir et délivrer les marchandises, et c'est la même chose dans ce cas-ci. L'honorable sénateur de Killarney a été très facétieux dans ses remarques lorsqu'il a dit que nous avions

Hon. sir MACKENZIE BOWELL.

péché et que conséquemment nous devrions pécher encore ; nous avons tous péché, en effet, sous ce rapport. L'honorable sénateur de Wellington dit que nous avons péché si longtemps que nous pourrions pécher encore un peu, et remettre la pratique de la justice à plus tard.

Mais je dis que du moment que nous nous apercevons que nous avons péché nous devons nous arrêter. Le moins de péchés nous commettrons le moins nous aurons à nous faire pardonner.

J'arrive maintenant à l'argumentation de l'honorable sénateur de Toronto au sujet du principe de ce bill. J'ai dit dans mes premières remarques que si le Sénat donnait son assentiment aux amendements, je proposerais le renvoi du bill à six mois, parce qu'il constituait un empiètement évident et palpable sur les droits provinciaux. Je ne puis faire autrement. La motion que j'ai faite n'est pas absolument nécessaire, parce que je pourrais voter dans la négative sur la motion demandant l'adoption de ces amendements et j'atteindrais le même but. J'ai étudié le bill depuis que j'ai parlé hier soir et je constate qu'on a réduit le capital de la compagnie et que ce chemin ne sera qu'un chemin de ceinture. Tous ceux qui connaissent les lieux savent qu'on ne peut construire là-bas qu'un chemin de ceinture si l'on veut atteindre le niveau du chemin de fer du Pacifique, parce que Brandon est construit sur une colline. La montée est très forte jusqu'à la rue principale. Et je suppose que ce chemin n'est pas pour gravir les côtes. Dans ce bill la compagnie demande l'autorisation d'avoir un capital de \$50,000 pour faire tous ces travaux, mais il y a un article très ingénieux qui demande l'autorisation d'émettre des obligations pour une somme de \$50,000 par mille ; c'est-à-dire que les obligations d'un seul mille fourniraient tout le capital nécessaire. Ce n'est ni plus ni moins qu'une spéculation que l'on veut faire, car on demandera aux étrangers de fournir l'argent. Si les promoteurs de ce chemin émettent des obligations pour le plein montant autorisé, ils paieront peut-être eux-mêmes 10 pour 100 sur les actions qu'ils auront souscrites et emprunteront la balance.

L'honorable M. WATSON : Ce bill a été étudié très longuement dans le comité où l'on a donné toutes les raisons à l'appui.