

égard, car il convient de bien s'entendre à cet égard. Supposons que le Parlement accorde une charte à certains promoteurs d'une entreprise de chemin de fer devant desservir deux points donnés. La charte leur accorde un certain délai pour le commencement des travaux et un autre délai pour le parachèvement de la construction du réseau. On le comprend, rien ne s'oppose au point de vue du droit, à ce que le Parlement accorde une charte similaire à tout autre groupe de promoteurs; mais dans la pratique ordinaire, est-ce là ce que fait le comité des chemins de fer?

M. LENNOX: Non, jamais.

M. McCRAVEY: Ma carrière parlementaire est encore trop courte pour que je puisse renseigner la Chambre sur la nature de cette pratique.

M. CAMPBELL: Ni personne autre.

M. McCRAVEY: Mon collègue n'est guère autorisé à faire pareille affirmation. Depuis que je siége ici, au cours des quatre années écoulées, je ne sache pas qu'on ait refusé une seule fois l'autorisation législative pour l'établissement d'une ligne déjà autorisée législativement par le Parlement.

M. LENNOX: Le Parlement a-t-il accordé quelque charte de ce genre?

M. CONMEE: Oui.

M. LENNOX: L'honorable député affirme-t-il que le Parlement ait accordé à une deuxième compagnie l'autorisation législative pour la construction d'une ligne couvrant précisément le même territoire que celui mentionné dans la charte accordée à la première compagnie?

M. CONMEE: Traversant, pour ainsi dire, le même territoire.

M. LENNOX: Je saurais gré à mon collègue de mentionner un seul fait. Nous n'avons jamais accordé pareille autorisation.

M. McCRAVEY: On affirme, en outre, que lorsqu'une compagnie est autorisée à établir une voie ferrée desservant deux points donnés, les spéculateurs font dresser des cartes de la contrée, et on engage les colons à se diriger vers ce district, pour s'y choisir des domaines sur le parcours de la ligne projetée de chemin de fer. Je dois déclarer que dans mon propre collège électoral, je ne me suis jamais trouvé en présence de pareille éventualité. Le seul fait qui se présente à ma mémoire c'est que, en 1907, la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique a obtenu une charte pour l'établissement d'une ligne de chemin de fer, de Moosejaw à Lacombe. La compagnie demanda des soumissions pour la construction de la ligne, et sur la foi des démarches ainsi faites par la compagnie, les colons se

dirigèrent vers cette contrée et s'y établirent; alors la compagnie ne poursuivit pas les travaux commencés, elle ne donna pas suite à ses soumissions et il s'éleva de vives clameurs dans la partie du pays que j'habite et dans le district de Moosejaw. Nombre de cultivateurs comprirent que s'il leur fallait attendre l'arrivée du prochain hiver, sans qu'on eût établi des communications par rail, ni pris de mesures pour le transport du combustible, il pourrait en résulter de grandes souffrances pour la population.

Mais il en va tout autrement, lorsqu'une compagnie de chemin de fer, comme la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, la compagnie du chemin de fer canadien du Nord et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui possèdent des réseaux de premier ordre au pays et sont subventionnées par l'Etat, donnent des assurances et entreprennent la construction d'une voie ferrée; car, alors, on s'attend que les travaux seront menés à bonne fin. Je dois le déclarer, dans la partie du pays que j'habite, nous n'avons jamais été induits à erreur par suite du fait que le Parlement aurait autorisé la construction d'un chemin de fer s'étendant d'une partie de la contrée à l'autre. Si le Parlement apporte à la loi la restriction proposée, nous rendrions impossible la construction des chemins de fer, sauf à ceux qui peuvent satisfaire aux exigences imposées aux corporations, et cela aurait pour effet d'empêcher toute nouvelle société de se livrer à l'exploitation des voies ferrées au pays. Une idée assez répandue au pays, c'est que ce sont les porteurs d'actions ordinaires qui construisent des chemins de fer; or, il appartient au Parlement de dissiper cette erreur et d'éclairer l'opinion publique; le public apprendra que ce ne sont pas les actionnaires ordinaires qui construisent les voies ferrées, mais bien les porteurs d'obligations qui ont fait les négociations relatives à la construction, et cela à des clauses et conditions favorables à leurs propres intérêts, sans tenir compte ni des intérêts de l'Etat, ni de ceux des populations que doivent desservir ces chemins de fer. C'est là le seul et unique moyen de se procurer les ressources financières voulues pour la construction de ces voies ferrées. L'affaire en discussion méritait plus que toute autre de venir en discussion devant cette Chambre parce que c'est un cas extrême et il est plus facile de discuter le principe en jeu, puisque l'autorisation législative accordée à cette compagnie ne date que de deux ans. Mon collègue a peut-être exagéré la portée des paroles prononcées par les promoteurs du bill devant le comité des chemins de fer. Si mes souvenirs sont fidèles, l'initiateur du projet de loi qui a comparu devant le comité des chemins de fer n'a pas déclaré que les promoteurs de ce projet possédaient les ressources voulues pour en assurer l'exécution;

M. R. L. BORDEN.