

(En comité.)

Article 8.

M. MORRISON : Je propose d'amender l'article 8 en insérant après le mot "dans", à la troisième ligne, les mots suivants : "District de Wellington, de là dans la direction du nord jusqu'à un endroit dans"—

M. BERGERON : Quel est le but de cet amendement ?

M. MORRISON : De suppléer à une omission faite par les avocats qui ont rédigé le bill. Sans l'amendement, le point de départ sera Comox, tandis que l'on désire que le chemin de fer commence à Wellington.

M. BERGERON : Est-ce que l'on a découvert cela seulement depuis que le bill a été discuté en comité ?

M. MORRISON : Oui.

M. McINNES : C'est un amendement très important, et aucun avis public quelconque n'en a été donné. L'avis donné au public portait que l'on demanderait de constituer en corporation une compagnie qui doit construire un chemin de fer de Comox à Cap Scott. A cette fin, l'on a présenté un bill au comité des chemins de fer, qui l'a examiné et adopté ; et, tel qu'il a été adopté par le comité, et soumis à la Chambre. A mon avis, l'on devrait donner des explications sur la nécessité de cet amendement, qui va jusqu'à augmenter du tiers les pouvoirs obtenus en vertu de ce bill. La distance de Comox à Cap Scott est d'environ 150 milles. On propose maintenant de le commencer à Wellington, endroit situé à soixante-dix milles au sud de Comox, et de construire de là un chemin de fer jusqu'à Cap Scott. C'est une différence très considérable.

L'amendement comporte aussi un autre changement important, et le voici : Ceux qui ont la haute-main sur le chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo sont surtout ceux qui demandent cette charte. En vertu de la loi qui les constitue en corporation, ils ont le droit de construire leur ligne jusqu'à Comox, de sorte qu'il n'est pas nécessaire, à mon avis, d'accorder le privilège supplémentaire que l'on demande par l'amendement à ce bill.

Pour rendre le bill conforme à cet amendement, si l'on adoptait ce dernier, il faudrait faire d'autres modifications. Par exemple, la compagnie a le privilège d'hypothéquer le chemin entre Comox et Cap Scott pour \$20,000 du mille, ce qui ne serait pas trop élevé pour cette partie du chemin ; mais la partie qui relie Wellington à Comox serait un chemin très facile à construire, et, en conséquence, ce privilège serait restreint.

Vu que l'on ne nous a pas expliqué pourquoi cet amendement est nécessaire, et que l'on n'en a donné aucun avis public, il serait plus satisfaisant, d'après moi, de renvoyer le bill au comité des chemins de fer pour qu'il y fût examiné de nouveau.

M. PRIOR : L'honorable député (M. McInnes) dit que ce bill stipule que le chemin de fer doit être construit depuis Comox. J'attirerai son attention sur ce fait, qu'il dit : "le district de Comox," ce qui est absolument différent de la ville de Comox.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ne traversez-vous pas le district de Wellington en allant à Comox ?

M. MORRISON : Non. Le district de Comox est au nord de Wellington. L'honorable député de Vancouver (M. McInnes) dit que ce chemin de fer commence à Wellington. C'est ce que ne dit pas l'amendement ; il dit "à un endroit dans le district de Wellington"—la ville de Wellington ou une des têtes de ligne du chemin de fer Esquimalt et Wellington. Je crois que l'honorable député va un peu trop loin en parlant ainsi. Qu'un autre chemin de fer traversant une partie du district de Wellington ait une charte, ou non, je ne vois pas quelle différence cela fait. La tête de ligne de ce chemin n'est pas évidemment à Wellington, mais à un certain endroit dans le district de Wellington, et les avocats chargés de ce bill m'informent que ces mots ont été omis par inadvertance. Le chemin doit aller depuis un point quelconque sur le chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo jusqu'au Cap Scott. Quant à moi, je crois voir une objection dans le fait que cette charte ne dit pas explicitement que le chemin commencera à Wellington. Ce que désirent la population de l'île Vancouver et celle de la Colombie Anglaise, ce sont des communications non interrompues depuis Victoria jusqu'au Cap Scott. Ce chemin de fer projeté pourrait alors être construit de manière à donner des communications directes depuis Victoria jusqu'à des points aussi rapprochés que possible de l'Alaska et du Yukon. On voudrait avoir des communications directes depuis Victoria à l'extrémité sud de Vancouver, jusqu'au Cap Scott, qui en forme la pointe la plus septentrionale, de façon à ce que toute l'île fût traversée par un chemin de fer exploité par une compagnie qui verrait à ce que le public fût servi d'une manière convenable. Au Cap Scott, les voyageurs et les marchandises amenés là de toutes les parties du continent seraient transportés sur les divers vapeurs jusqu'aux points les plus importants du nord.

Cette Chambre devrait être heureuse d'avoir l'occasion de porter secours au peuple par un bill de cette nature. Et, à mon avis, l'honorable député devrait être le dernier à mettre des obstacles à son adoption. Le chemin traverse directement sa circonscription, et je suis porté à croire que ses électeurs seront heureux d'avoir un débouché dans une région où il n'y a pas encore de chemin de fer.

Je vois parfaitement l'objection qu'il y a de commencer le chemin à Comox, situé à environ soixante ou soixante-dix milles de Wellington, l'autre tête de ligne du chemin