

te de chemin de fer un article obligeant les promoteurs à construire un certain nombre de milles chaque année, ou de déposer une garantie égale à 15 ou 25 p. 100 du coût du chemin de fer. Un député de l'ouest va déposer un bill de ce genre, et lorsqu'il viendra en discussion devant cette chambre je serai très heureux de l'appuyer, mais je crois que le comité a été un peu vite pour adopter ce bill de la manière qui l'a fait, sans s'occuper de toutes les pétitions présentées par les gens directement intéressés.

M. McCRAVEY : Les discours prononcés par mon honorable ami de Dauphin (M. Campbell) et mon honorable ami de Selkirk (M. Bradbury) expriment des opinions qui ont été souvent discutées devant le comité des chemins de fer. Les habitants de Dauphin ont besoin de chemins de fer. Comment vont-ils les obtenir ? Est-ce en empêchant la construction des chemins de fer ou en l'aidant ? Je sais que c'est pays, qu'une charte de chemin de fer est un privilège spécial, donnant un droit exclusif à une compagnie de construire un chemin de fer entre un point et un autre. Je crois que le parlement peut faire beaucoup pour désabuser le public sur ce point. Quand je suis entré au parlement je partageais cette opinion, mais mon expérience dans cette Chambre m'a appris que le parlement ne donne pas des droits exclusifs. Le seul droit que nous accordons est de construire un chemin, et toute personne qui demande au parlement le même droit peut l'obtenir ; mais ce droit ne commence que lorsque les plans ont été approuvés par le ministre des chemins de fer.

L'hon. M. FOSTER : Peut-on obtenir le droit de construire le chemin en suivant la même route.

M. McCRAVEY : Je ne vois rien qui empêche d'accorder à une compagnie le droit de construire un chemin de fer entre un point et un autre.

M. BRADBURY : L'honorable député prétend-il que si quelqu'un demandait une charte pour la construction d'un chemin de fer parcourant le territoire traversé par le chemin de fer en question, il serait en mesure d'obtenir cette autorisation ?

M. McCRAVEY : Je ne puis me prononcer qu'à titre de simple député ici ; mais si l'on désire savoir l'attitude que je prends, je déclare que je suis partisan de cette mesure.

M. SCHAFFNER : Que dit le ministre ?

M. McCRAVEY : Une opinion en vogue au pays, c'est que lorsqu'une compagnie de chemin de fer obtient l'autorisation de construire une voie ferrée s'étendant d'un point à un autre, elle passe avec l'Etat un marché par lequel elle s'engage à construire la voie

ferrée ; on pourrait alors assimiler la situation de cette compagnie à celle qu'occupent vis-à-vis de l'Etat les entrepreneurs-construteurs de tous les autres travaux publics, et lorsque cette compagnie vient nous demander une prorogation de délai, il faut lui accorder un traitement similaire à celui dont est l'objet tout entrepreneur de travaux de l'Etat. Ce qu'il faut bien retenir ici, c'est que l'Etat ne fournit pas les deniers voulus pour les travaux et par conséquent, le Parlement ne saurait obliger la compagnie à suivre dans la construction de son chemin de fer un tracé qu'il lui répugnerait d'établir.

M. CAMPBELL : L'honorable député affirme-t-il qu'un privilège de ce genre n'est pas un privilège spécial ? Je tiens à lui poser ici une question : n'est-ce pas là un privilège fort précieux, bref, un privilège qui se vend ?

M. McCRAVEY : C'est un privilège spécial, mais non pas un privilège exclusif. Ce privilège, nous ne saurions le refuser à tout citoyen qui vient ici demander pareille mesure législative. Mon honorable collègue me pose la question : N'est-ce pas là un droit qui se vend quelquefois et ces chartes de chemins de fer ne font-elles pas l'objet de certaines spéculations ? Il est possible que par le passé, cela ait eu lieu. Je verrais d'un bon oeil le Parlement adopter ici pour système la concession de ces chartes avec tant de libéralité que toute charte de chemin de fer n'aurait d'autre valeur que celle donnée à la voie ferrée par le chiffre des dépenses effectuées au bénéfice d'avocats et d'autres personnes qui ont rendu certains services pour faire adopter la loi en question par le Parlement.

Le seul moyen d'ôter toute valeur à ces chartes, c'est en décrétant que le Parlement accordera cette autorisation législative, sans aucune restriction. Le Parlement n'a qu'un seul moyen à sa disposition pour forcer les compagnies à construire leurs chemins de fer : c'est en prêtant son concours financier ; alors l'Etat devient propriétaire et à mon avis, il n'y a pas lieu de discuter la chose en ce moment. Le débat a souvent roulé dans cette Chambre sur ces chartes pour la construction de chemins de fer qui n'existent que sur le papier. On affirme que le pays est couvert de chartes et cette affirmation se produit surtout à l'égard de titres à la possession de houillères ou de quelque autre chose similaire ; et alors il s'ensuivrait que lorsqu'une compagnie de chemin de fer a été autorisée par une charte à desservir un certain territoire, nulle autre compagnie n'y peut pénétrer. Si la discussion a pour résultat de faire disparaître de l'esprit public cette idée erronée, la Chambre n'aura pas perdu son temps.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député pourrait-il préciser la pratique suivie à cet