

honorables députés avant que d'être adopté. Il n'a pas encore été distribué.

Sir HECTOR LANGEVIN: Il est imprimé aux procès-verbaux.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Nous n'avons pas eu le temps de le lire.

Sir HECTOR LANGEVIN: Qu'il reste comme avis de motion pour lundi.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Mais il y a une autre question sur laquelle je voulais appeler l'attention. Il a été plus d'une fois suggéré en cette Chambre et je crois que ce serait une grande amélioration dans notre pratique, si, lorsqu'il s'agit de ces chartes de chemin de fer, un dépôt sérieux, proportionné à l'importance de l'entreprise, était exigé avant qu'une charte fût obtenue de cette Chambre. La pratique qui consiste à obtenir des chartes sous de faux prétextes, pratique dont a parlé l'honorable monsieur, a été trop fréquente; et bien que les recommandations faites par l'honorable monsieur soient utiles et précieuses, je doute qu'elles puissent faire disparaître complètement cette pratique à moins qu'avant qu'une charte puisse être obtenue de cette Chambre, des dépôts sérieux soient exigés et que l'on adopte des règlements qui entraîneront la confiscation de l'argent si les travaux ne sont pas exécutés. Si je ne me trompe cela se fait plus ou moins dans d'autres pays, et il serait très à propos de le faire en ce pays.

M. EDGAR: Il est grand temps que l'on fasse quelque chose dans ce sens, car pendant cette session la besogne soumise au comité des chemins de fer a été tellement considérable, que sans l'assiduité presque journalière des membres de ce comité, assistés de leur infatigable président, il nous eût été impossible de faire tout ce qu'il y avait à faire; et la principale cause de notre travail était le fait que chaque charte était présentée avec des articles rédigés au hasard et nous avons dû essayer de faire sortir l'uniformité de ces chaos. En proposant un modèle de bill dont les articles s'appliqueraient à chacun, cette partie de la besogne du comité serait facilitée de beaucoup. Une autre chose qui a pris beaucoup de temps, c'est qu'on n'exige nullement qu'aucun plan quelconque soit soumis par les promoteurs les obligeant à établir le tracé d'un chemin de fer, et qu'ils nous demandaient le pouvoir d'errer par toutes les provinces avec leur charte de chemin de fer. Leurs avis sont du caractère le plus général possible, et presque pour chaque bill il nous fallait décider où se trouverait le terminus du chemin, et quelle partie du pays il traverserait. Il n'y aurait eu aucune nécessité à cela si les promoteurs s'étaient décidés, comme il convient à des hommes sérieux avant que de s'adresser au parlement. Avant l'ajournement du comité l'idée nous est venue à quelques uns d'entre nous que la continuation de cet état de choses n'était pas à désirer. Je suppose que le Dominion ayant le contrôle de presque tous les chemins de fer en vertu de l'Acte de 1883, je crois que nous pouvons nous attendre à ce qu'il y ait beaucoup de législation en matière de chemin de fer à chaque session, jusqu'à ce que nous ayons adopté ces règlements. Naturellement ces règles ne sont pas aussi sévères qu'elles le sont en Angleterre, mais en ce pays, il nous serait pas avantageux de nous montrer aussi sévères qu'eux en ce qui concerne cette matière.

M. McCARTHY: Je propose l'ajournement du débat, à lundi prochain et que ce soit le premier ordre du jour.

M. EDGAR: Bien qu'il est obligatoire que le bill soit soumis sous cette forme, il n'est pas de rigueur que le comité l'adopte sous cette forme.

M. McCARTHY: Non, certainement, mais si ceci doit être le modèle de bill, nous devons voir à ce que ce soit le meilleur modèle possible.

La motion est adoptée et le débat est ajourné.

Sir RICHARD CARTWRIGHT

## MESURES DU GOUVERNEMENT.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose :

Que lundi, les mesures et les ordres du gouvernement aient la priorité après les affaires courantes et les bills d'intérêt particuliers, et que les ordres 31 et 32 soient transférés aux ordres du gouvernement.

J'ai mentionné ceci la nuit dernière et je ne le propose qu'avec le consentement des honorables membres de l'opposition. Si l'on accorde le lundi au gouvernement, il hâtera ses mesures avec tout le zèle convenable. J'ai dit la nuit dernière que les deux premiers ordres des ordres et bills publics sont d'une très haute importance commerciale, le premier, le n° 31, est un acte à l'effet d'amender l'acte des compagnies, telle qu'amendées par le comité permanent des banques et du commerce. Son but principal est de permettre aux compagnies d'emprunter sur des obligations du capital-actions aussi bien que sur d'autres obligations. L'autre est un acte pour conférer aux employés des compagnies légalement constituées d'établir des sociétés de fonds de retraite. J'espère que mon honorable ami le chef de l'opposition appuiera cette motion.

M. LAURIER: L'honorable ministre m'a donné un titre auquel je n'ai aucun droit. L'honorable ministre est assez versé dans la connaissance des usages parlementaires pour savoir qu'il est dangereux de s'en rapporter aux articles de journaux. Parlant au nom de mes amis, cependant, je puis dire qu'il n'y a aucune objection à ces mesures, et je suppose que le gouvernement n'a rien de nouveau à présenter à cette période de la session.

Sir JOHN A. MACDONALD: Nous avons épuisé notre répertoire, sauf, que nous demanderons quelques crédits bien modestes pour les chemins de fer.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Que veut dire "bien modestes" ?

Sir JOHN A. MACDONALD: Cela veut dire ce que cela dit. Il n'y a pas de millions là-dedans.

La motion est adoptée.

## CONCESSIONS DE TERRES AUX CHEMINS DE FER DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. WHITE (Cardwell): Je propose que la Chambre se forme en comité général pour considérer les résolutions suivantes :

1. Résolu.—Qu'il est expédient d'autoriser le gouverneur en conseil à octroyer à la compagnie du chemin de fer d'Alberta et d'Athabaska des terres fédérales d'une étendue n'excedant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer du Pacifique Canadien à ou entre Calgary et Crowfoot Creek jusqu'à un point sur la rivière Athabaska, le chemin traversant la Saskatchewan du Nord près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance de 300 milles.

2. Résolu.—Qu'il est expédient d'autoriser le gouverneur en conseil à octroyer à la compagnie de chemin de fer et de vapeurs de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan des terres fédérales d'une étendue n'excedant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée jusqu'au, ou près (du point où le 52e degré de latitude croise la Saskatchewan du Sud, distance d'environ 130 milles, et de là au coude de Saskatchewan du Nord, distance d'environ 25 milles, avec un embranchement sur Prince-Albert, distance d'environ 85 milles, et un autre embranchement sur Battleford, distance d'environ 85 milles, formant une longueur totale d'environ 335 milles.

3. Résolu.—Qu'il est expédient d'autoriser le gouverneur en conseil à octroyer à la compagnie de chemin de fer de houille de Medicine-Hat des terres fédérales d'une étendue n'excedant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, à partir de la station de Medicine-Hat, sur la ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien, jusqu'aux mines de houille de Medicine-Hat, sur la branche sud de la Saskatchewan, distance d'environ huit milles; ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne de chemin de fer de la compagnie.

4. Résolu.—Qu'il est expédient de pourvoir à ce que les dites interventions en terres soient à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres-patentes pour ces terres.